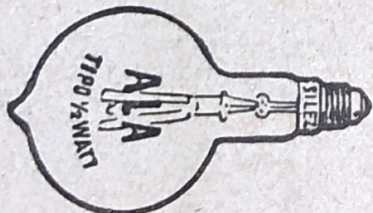
ITALA
MODELLO 50
MODELLO 51 SPORT
MODELLO 54 TAXI
FABBRICA·AVTOMOBILI·TORINO

PNEUS PIRELLI

Anno XXVIII. **Sommario del Fascicolo di Marzo 1922.** N. 3

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T. C. I., Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Abbonamento ai 12 numeri del 1922		Italia e Colonie	Estero	
	Per i Soci del T. C. I.	L. 12.10	L. 20.10	Un numero separato L. 1,80
	Per i non Soci	» 18.10	» 26.10	

Tutti gli abbonamenti scadono con l'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

Anno XXVIII - N. 3 | Marzo 1922

UN ANNO DEL CONSORZIO TOURING-F.I.A.T. E TOURING-PIRELLI PER I CARTELLI INDICATORI

Ai più recenti adepti del Sodalizio — gli antichi lo sanno già — diciamo che questo duplice Consorzio rappresenta una fusione di forze per un pubblico interesse turistico: il collocamento in tutta Italia di indicazioni stradali di distanza, di pericolo, di passaggi a livello, di dogane.

Le due grandi Case, onore dell'industria italiana, hanno fornito al Touring mezzi cospicui, da questo integrati, con un apprezzamento generosamente pratico della situazione qual'era al principio del 1919.

Il Touring aveva fino ad allora posti in opera in una diecina d'anni circa 12.000 cartelli sulle strade italiane, con mezzi in parte propri, in parte di sottoscrittori volonterosi. Ma dopo una diecina d'anni dai primi collocamenti il ciclo della sostituzione per il deperimento era ormai in pieno. I mezzi annualmente disponibili bastavano a mala pena, e stavano per non bastar più, per mantenere in opera i cartelli già sulle strade; era quindi cessata la possibilità di ulteriori collocamenti.

Di conseguenza: o molto denaro o non più cartelli nuovi.

Stabilito un fabbisogno di un milione e quattrocento mila lire, l'intervento di F.I.A.T. e di Pirelli con la metà di questo importo, di cui il resto sarebbe stato fornito dal Touring, cambiò di netto la situazione.

Così il lavoro ebbe l'inizio di un nuovo slancio. In un settennio si dovevano collocare 20.000 nuovi cartelli.

***

Ma per tutto il 1920 furon dolori! Per molti mesi niente lamiere dai laminatoi, poi ancora per molti altri nè zincatura, nè impressione, nè pittura: tutto era allora disorganizzato.

E così gli Enti pubblici che avrebbero dovuto aiutare i nostri studi e la nostra azione

ELENCO DEI CARTELLI

Provincia di

DICITURA DEL CARTELLO PROPOSTO (1)	LOCALITÀ DOVE DOVREBBE COLLOCARSI (2)	DA APPLICARSI		A MURO (3)	INDIRIZZO a cui deve spedirsi il materiale (4)	OSSERVAZIONI
XVIII TOURING CLUB ITALIANO Fiat Pozzo d'Adda Km 4.5	Nell'abitato di Inzago al bivio per Pozzo d'Adda					
XVII TOURING CLUB ITALIANO GOMME PIRELLI Pozzuolo Martesana Km 4.2	Idem - Idem al bivio per Pozzuolo Martesana					
XIX TOURING CLUB ITALIANO Fiat Albignano .. K 5	Idem. Idem, al bivio per Albignano					
XX TOURING CLUB ITALIANO GOMME PIRELLI Milano ... Km 26 Brescia ... K 66.5	Idem - Idem al bivio per Milano e per Brescia					

FIG. I.

preliminare coi controlli, i consigli e le agevolazioni di diverso ordine, senza di cui la posa di un cartello sul margine d'una strada è un affare di Stato, con un fascio di carta, bollata o no, per concessioni, precari e altre diavolerie. Anche gli Enti stradali furono restii alla nostra propulsione.

Nel difficile 1920 le nostre strade videro a stento qualche centinaio di nuovi cartelli, e la nostra relazione per quell'anno fu forzatamente quasi inconcludente.

Ma negli ultimi mesi erano maturate, spinte o sponte, molte previdenze. La fede, l'insistenza quasi rabbiosa nel rimuovere gli ostacoli snervanti che pullulavano intorno all'opera complessa, ottennero finalmente risultati soddisfacenti.

Fu con un compiacimento che ci parve giustificato, che il 31 di dicembre del 1921 registrammo l'avvenuto collocamento nell'annata del considerevole quantitativo di 4308 cartelli. Quando chi scrive qui portò in Direzione, poi in Consiglio, questa sintetica espressione del lavoro dell'anno, credette giusto di tributare una lode a tutti quegli degli Uffici del Touring, delle Amministrazioni locali, ai Consoli e a molti Soci, ed in particolare alle Ferrovie dello Stato, che contribuirono in vari modi e in ambienti diversi a questo bel risultato.

Perchè, riflettendoci un momento, mettere 4308 cartelli in altrettanti punti lontani delle strade italiane, appare a chiunque impresa da non prendere a gabbo.

Un'idea, molto sommaria, della complicazione del lavoro si può desumere anche dalla disseminazione dei cartelli che furono ripartiti così: in provincia di Alessandria 4, di Ancona 5, di Aquila 53, di Benevento 22, di Bergamo 80, di Bologna 328, di Brescia 224, di Cagliari 176, di Caltanissetta 40, di Caserta 88, di Catania 24, di Catanzaro 46, di Chieti 10, di Como 102, di Cosenza 3, di Cremona 78, di Cuneo 122, di Firenze 172, di Genova 94, di Grosseto 12, di Livorno 1, di Macerata 14, di Mantova 116, di Massa-Carrara 1, di Milano 340, di Modena 110, di Napoli 34, di Novara 86, di Padova 270, di Palermo 42, di Parma 16, di Pavia 37, di Perugia 55, di Pesaro e Urbino 4, di Piacenza 42, di Pisa 152, di Porto Maurizio 18, di Reggio Emilia 38, di Roma 113, di Rovigo 13, di Salerno 64, di Sassari 150, di Siena 106, di Sondrio 2, di Torino 28, di Treviso 13, di Udine 60, di Venezia 26, di Verona 276, di Vicenza 3, nella Venezia Giulia 75, nella Venezia Tridentina 26, nella Repubblica di S. Marino 52.

Questo disperdimento in apparenza disor-

dinato, non è che l'attuazione parziale di un programma, che verrà completato riempiendo i vuoti mediante successive integrazioni annuali.

Il programma ebbe inizio nei nostri Uffici col predisporre *alcune migliaia* (dico alcune migliaia) di schizzi al 25.000, disegnati alla buona ma con molta evidenza, che tutti insieme corrispondono al collocamento completo dei cartelli in Italia. Lavoro di cartografi certosini, che riproduce tutti i crocicchi o bivi dove sarà opportuno mettere dei cartelli colla previsione di quelli che vi occorrono, della loro dicitura e del loro tipo (semplici, doppi, ecc.). Riproduco qui, in dimensioni ridotte, uno di questi schizzi, con a fianco i cartelli per esso previsti. È questa una delle doppie pagine del registro in cui provincia per provincia, secondo itinerari prestabiliti, si procedette allo studio del collocamento completo (fig. 1).

Appena avvenuto il collocamento se ne prende nota grafica su una collezione della Carta d'Italia al 100.000 dell'I. G. M. (277 fogli anteguerra, cui ora si aggiunge una ventina di fogli nuovi delle nuove Provincie) e così si vede a colpo d'occhio la loro distribuzione e frequenza effettiva sul terreno e se ne prende norma per agire ove più urga. Riproduco qui a titolo d'esempio da questa collezione, in grandezza vera, i dintorni di Mantova: vi sono segnati convenzionalmente i cartelli con un dischetto e colla matricola (fig. 2).

FIG. 2.

⁂

L'ordinazione dei cartelli si fa in più tempi: alla ferriera, all'officina di zincatura, a quella d'impressione del metallo (per i contorni e i caratteri in rilievo) e finalmente a quella per la pittura.

Non è cosa da nulla mantenere in rotazione regolare centinaia di cartelli nei diversi gradi di lavorazione. Ecco qui ad esempio l'ordine ad un verniciatore per alcuni cartelli destinati al comune di Mercatino Marecchia (Pesaro) (fig. 3). Si noti con che attenzione si deve precisare ogni dettaglio, compreso l'alternare un F. I. A. T. con un Pirelli, poichè è giusto che entrambe le aziende avendo contribuito in pari misura, siano nella stessa maniera ricordate ai turisti. Si avverte anche che queste diciture, prima di passare nell'ordine al verniciatore, sono rivedute e approvate dagli Enti stradali locali, poichè all'ultimo momento una nuova costruzione, o una correzione possono aver mutato la lunghezza dei percorsi.

Ed ecco qui ancora un ordine al verniciatore di cartelli per passaggio a livello (fig. 4) pure curioso. Anche qui meticolosità che paion noiose: si osservi la lunga teoria delle matricole. Ogni cartello è contraddistinto dalla propria negli studi, sulle carte, sui registri e sulla strada. Basta il numero, senza intervento d'altre magìe, purchè molto fedelmente notato, per rintracciare in mezzo alle migliaia d'altri e con tutta facilità in qual angolo d'Italia si trovi un cartello, di quale tipo esso sia, ciò che vi è scritto, chi l'ha po-

N. 1

Spett. Ditta *E. Bellani & C.*

BUONO PER ORDINAZIONE CARTELLI INDICATORI

CARTELLI Nuovi N.	CARTELLI Da sostituire N.	Modello del Cartello	SCHIZZO E DICITURA DEL CARTELLO	Ente che ha richiesto il Cartello	Data della lettera di ordinazione	N. di Protocollo	Indirizzo di spedizione
14719	–	XI	14719 TOURING CLUB ITALIANO Fiat	Comune di Mercatino Marecchia (Pesaro)	21/12/1921		Sindaco di Mercatino Marecchia Fermo Stazione S. Arcangelo Romagna
14720	–	VII	14720 TOURING CLUB ITALIANO GOMME PIRELLI				
14721	–	XI	14721 TOURING CLUB ITALIANO Fiat				
14722	–	VII	14722 TOURING CLUB ITALIANO GOMME PIRELLI				
14723	–	X	14723 - 14724 TOURING CLUB ITALIANO GOMME PIRELLI MUNICIPIO DI MERCATINO MARECCHIA RALLENTARE				
14724	–	X					
14725	–	X	14725 - 14726 TOURING CLUB ITALIANO Fiat MUNICIPIO DI MERCATINO MARECCHIA RALLENTARE				
14726	–	X					
14727	–	V	14727 - 14728 TOURING CLUB ITALIANO GOMME PIRELLI SVOLTA PERICOLOSA				
14728	–	V					
14729	–	V	14729 - 14730 TOURING CLUB ITALIANO Fiat SVOLTA PERICOLOSA				
14730	–	V					

FIG. 3.

sato e quando e insomma tutta la sua vita. Non si parla qui di morte, ma pur la si deve prevedere: il tempo sgretola i cartelli. Col numero di matricola si sa come sostituirli.

***

La posa ai passaggio a livello fu, nel 1921, particolarmente interessante in relazione alla legge che permise che certe categorie di passaggi potessero essere lasciati aperti e incustoditi. Legge necessaria per alleggerire il carico finanziario alle FF. SS. colpite dalle otto ore e dagli enormi salari ai casellanti.

Questo collocamento, fatto in stretta collaborazione colle FF. SS., fu affiancato da una opera di propaganda didattica curiosa quanto necessaria di cui le FF. SS. hanno incaricato il Touring.

Si tratta della diffusione in ambienti adatti di un foglietto d'istruzioni prudenziali, stampato dalle FF. SS. circa i passaggi a livello (fig. 5).

« Allo scopo di evitare il pericolo di investimenti sulla sede ferroviaria (dicono paternamente le Ferrovie) avvicinandosi al passaggio a livello *moderare la velocità, camminare in testa* al veicolo pesante ed al bestiame se sciolto.

« Giunti al passaggio a livello *fermarsi, guardare* dai due lati della ferrovia se nessun treno è in vista, *ascoltare* se non se ne senta il frastuono, *attraversare rapidamente*. *Non sostare* sulla linea; *non attraversare* i passaggi a livello di linee a doppio binario *subito dopo* il passaggio di un treno, senza prima accertarsi che non ne provenga un altro sul binario vicino.

Di notte, e in tempo cattivo, *raddoppiare* di attenzione, *non dormire mai sui veicoli* ».

Avete inteso? I carrettieri non devono dormire mai sui loro veicoli. Uhm... Ma d'altra parte o non dormiranno o, se vorranno essere continuamente recidivi, a uno a uno saranno tutti sfracellati. Quindi ci pensino. Il Touring, per conto delle Ferrovie, li avverte.

In questo foglietto di vera attualità si avverte pure che i passaggi incustoditi sono segnalati a 250-300 m. con due cartelli sovrapposti: uno bianco delle FF. SS., uno turchino col solito cancelletto bianco internazionale del Touring. In caso di passaggi molto frequentati le FF. SS. invece del cartello bianco hanno un'espressiva croce di Sant'Andrea con un macabro teschio ed una dicitura ammonitrice: attenti, pericolo!

Il Touring diffuse i foglietti in gruppetti da 30 a 100 copie ai propri 3000 Consoli, accompagnandoli con istruzioni speciali (fig. 6). Con un'altra circolare inviò gruppetti un po' minori ai Parroci, secondo elenchi accurata-

mente aggiornati da una ditta commerciale amica che è in rapporti d'affari con essi. Furono così altri 22.700 piccoli focolari di informazione accesi nell'ambiente più popolare, più bisognoso d'essere avvertito perchè ne fanno parte vetturini, carrettieri, ciclisti, pastori transumanti, conduttori di mandrie, conducenti di veicoli commerciali e così via.

I Consoli fecero la propaganda orale nelle associazioni di ogni ordine e natura, nei caffè, negli alberghi, nelle osterie, lasciandovi i foglietti. I Parroci parlarono dal pergamo o nelle familiari istruzioni ai fedeli e diedero loro il piccolo documento. Vi fu tutta una tessitura di distribuzione giudiziosa e commentata, negli strati popolari, operai, sportivi, commerciali, in appoggio alle affissioni di avvisi, fatte largamente dalle FF. SS. in città e in borghi, nei villaggi e sui cascinali. Il Touring interessò altresì con corrispondenze speciali i Vescovi, perchè in ogni loro diocesi favorissero questo movimento e ne ebbe cortesi assicurazioni. Così andarono saggiamente ripartiti i trecentomila foglietti affidati al Touring. E poichè nulla si fa con nulla, quest'azione che è qualcosa, per quanto modesta, occasionò spese borsuali (escluse le generali) per francobolli e simili per L. 6000, oltre, s'intende quella dei foglietti.

Ma non basta. Un avvisetto speciale in francese, tedesco, inglese, spagnuolo viene appiccicato a tutti i *trittici* del Touring inviati alle Associazioni estere per gli stranieri che scendono in Italia in auto, nel quale si avvertono dei passaggi a livello incustoditi, insegnando loro che questi hanno non il solo cartello internazionale del Touring, ma anche quello delle FF. SS.

TOVRING CLVB ITALIANO
CORSO ITALIA, 10

Milano, 5/1/1922

N. 2

Spett. Ditta E. Bellani & C.

BUONO PER ORDINAZIONE CARTELLI INDICATORI

CARTELLI – Nuovi N.°	CARTELLI – Da sostituire N.°	Modello del Cartello	SCHIZZO E DICITURA DEL CARTELLO	Ente che ha richiesto il Cartello	Data della lettera di ordinazione	N.° di Protocollo	Indirizzo di spedizione
Numeri dispari dal 14731 a tutto 14849			14731-33-35-37-39-41-43-45-47-49 14751-53-55-57-59-61-63-65-67-69 14771-73-75-77-79-81-83-85-87-89 14791-93-95-97-99-14801-3-5-7-9 14811-13-15-17-19-21-23-25-27-29 14831-33-35-37-39-41-43-45-47-14849 TOURING CLUB ITALIANO / Fiat / PASSAGGIO A LIVELLO (60)	Ferrovie dello Stato Sezione Lavori di Ferrara	2/1/1922		Ferrovie dello Stato Sezione Lavori Ferrara
Numeri pari dal 14732 a tutto 14850			14732-34-36-38-40-42-44-46-48-50 14752-54-56-58-60-62-64-66-68-70 14772-74-76-78-80-82-84-86-88-90 14792-94-96-98-14800-2-4-6-8-10 14812-14-16-18-20-22-24-26-28-30 14832-34-36-38-40-42-44-46-48-50 TOURING CLUB ITALIANO / GOMME PIRELLI / PASSAGGIO A LIVELLO				

FIG. 4.

***

Questa propaganda a voce e colla stampa è in parallelo colla segnalazione stradale urgentissima, benefica e certo anche da un punto di vista legale necessaria, dei passaggi a livello incustoditi.

Non si potrà eliminare ogni pericolo perchè si trovano automobilisti allegri o disattenti che, magari, vanno a cozzare contro le barriere chiuse (1) e questi non si riuscirà forse a tutelarli. Ma gli altri non domandano che di essere avvisati in tempo.

Le FF. SS. si sono fatte carico di questa necessità ed hanno energicamente provveduto presso le loro 40 Direzioni dei lavori onde siano segnalati i passaggi incustoditi a 250-300 metri con duplice cartello FF. SS. e Tou-

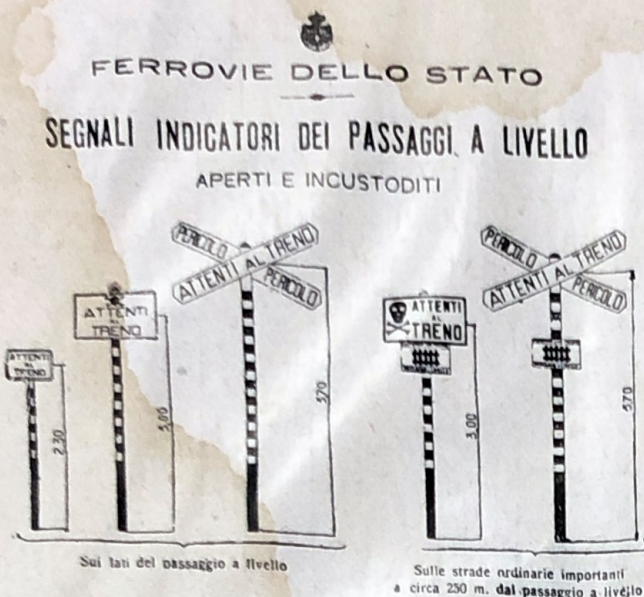
(1) Un bel caso è questo: l'undici novembre 1921 al passaggio a livello di Treville sulla Mestre-Primolano un'auto sfondava le sbarre chiuse e andava ad arrestarsi mezzo sconquassata sul binario, proprio mentre arrivava il treno che sbalzò lontano la vettura così spensieratamente condotta. Per fortuna i passeggieri, un signore ed una signora, ebbero tempo di porsi in salvo, ma ora pende contro di essi un'azione per contravvenzione con richiesta di 3000 lire per guasti al passaggio a livello. Il che si chiama «il danno e le beffe», ma chi è causa del suo mal...

FERROVIE DELLO STATO

SEGNALI INDICATORI DEI PASSAGGI A LIVELLO

APERTI E INCUSTODITI

Sui lati del passaggio a livello

Sulle strade ordinarie importanti a circa 250 m. dal passaggio a livello

Allo scopo di evitare il pericolo di investimenti sulla sede ferroviaria, avvicinandosi al passaggio a livello **moderare la velocità, camminare in testa** al veicolo se pesante ed al bestiame se sciolto.

Giunti al passaggio a livello **fermarsi, guardare** dai due lati della ferrovia se nessun treno è in vista, **ascoltare** se non se ne senta il frastuono, **attraversare rapidamente. Non sostare** sulla linea; **non attraversare** i passagi a livello di linee a doppio binario **subito dopo** il passaggio di un treno, senza prima accertarsi che non ne provenga un altro sul binario vicino.

Di notte, e in tempo cattivo, **raddoppiare** di attenzione, **non dormire** mai sui veicoli.

Queste norme prudenziali debbono osservarsi tanto pei passaggi a livello con indicatori a distanza quanto per i passaggi a livello delle strade carrettiere o pedonali segnalati soltanto sui lati del passaggio stesso con cartelli indicatori

Roma, luglio 1921.

LA DIREZIONE GENERALE

1105 - Tip. Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1921

FIG. 5.

ring. Questo alterna ad ogni passaggio da una parte un Touring-Fiat e dall'altra un Touring-Pirelli, perchè gl'incolumi passanti sappiano almeno chi ringraziare.

⁂

La speciale organizzazione dei segnali per i passaggi a livello non è neppur essa cosa da prendere a gabbo e ci è facile dimostrarlo.

Scelgo un esempio fra tanti, cioè la posa completa fatta recentemente per le linee dipendenti dal centro di Padova e cioè un piccolo tratto della Milano-Venezia, la Mestre-Primolano, la Bassano-Padova, la Camposampiero-Montebelluna, la Vicenza-Treviso, la Treviso-Belluno, la Belluno-Calalzo, la Montebelluna-Susegana.

Lo schema (fig. 7), presenta le linee coi punti dove gli attraversamenti stradali hanno occasionato la duplice posa dei cartelli. Lo schema è ridotto qui a dimensioni minime per ragioni di spazio, tuttavia se si tien conto che le poche linee contenutevi hanno uno sviluppo di circa 373 chilometri, si ha un'idea dell'estensione del lavoro, che consiste, dopo aver preparati i cartelli ed i pali, a portarli in luogo e installarli, il che non è possibile senza una lunga preparazione preliminare d'ufficio (concessioni, disposizioni, ordini di lavoro, ecc.).

In altra forma si apprezza la somma delle cose desumendola dalla tabella (fig. 8). È bravo chi la sa leggere nell'impicciolimento dovuto farne perchè entrasse in queste pagine. Ma tutti quei nomi e quei numeri attestano per ogni cartello un gruppo di atti complessivamente notevole. E si tratta qui solo di 255 cartelli, un po' meno cioè dei 4308 posati durante l'anno!

⁂

Una quantità di simpatie locali fu destata col paziente nostro insinuarci in ogni sito, per mezzo dei nostri Consoli, o con corrispondenze e talora con sopraluoghi appositi, creando la « coscienza delle segnalazioni » (ce ne sono tante di « coscienze » che per l'occasione ci sta anche questa).

Nel fatto, viene un giorno, a furia di piccoli martellamenti nelle non sempre tenere cervici, in cui in un sito si accorgono che dove i passanti sbagliano strada un cartello ci starebbe bene.

Touring Club Italiano
Direzione Generale
Scopo: propaganda per la conoscenza del paese e per l'incremento di ogni forma di turismo.

Egregio Signor Console.

M. R. Signor Parroco

Ci permettiamo richiamare la Sua corte[...] certamente deve interessarLa.

Come Ella avrà forse appreso dalla stampa [...] deliberato, allo scopo di ridurre le spese di person[...] cuni passaggi a livello ferroviari.

La nostra Associazione che, come Ella saprà, si o[...] riguarda il Movimento turistico in Italia, si è subito inte[...] suesposto fosse per derivare il minor numero possibile [...] che a ciò si potesse giungere sia col segnalare in modo ben chiaro i passaggi a livello incustoditi, sia col dare la più larga diffusione ai provvedimenti presi a tale scopo.

Ecco perchè ci permettiamo rivolgerci a Lei, Reverendo Signore, allo scopo di inv[...] tarLa a voler cortesemente diffondere tra tutti i propri parrocchiani tali notizie che hanno così grande interesse per la sicurezza di coloro che percorrono le rotabili.

I passaggi non guardati sono quelli che già si presentano per le circostanze locali meno pericolosi. Però urge che il pubblico sia bene edotto delle segnalazioni per sapersi regolare. Urge che le conoscano specialmente i conducenti di veicoli rapidi o no, di **traini pesanti**, soprattutto se con cavalli in volata, di greggi e mandrie.

I segnali sono, per ciascun passaggio a livello aperto e incustodito, **due** per ciascuna parte: uno sulla linea ferroviaria (vedi i tre disegni a sinistra nei foglietti annessi alla presente) e uno a circa 250-300 metri della linea ferroviaria sulla strada carrozzabile (vedi i due disegni a destra nei foglietti).

La differenza fra la segnalazione del passaggio custodito (di cui si chiudono a momento opportuno le barriere dal cantoniere) e quello incustodito (cioè sempre aperto) consiste in questo: che al passaggio custodito o non vi è segnalazione alcuna o vi è solo quella del Touring col solito segno internazionale del cancelletto, al passaggio incustodito invece vi sarà sempre un cartello del Touring **sormontato da quello delle FF. SS.**: **Attenti al treno e teschio** oppure **Attenti al treno; Pericolo.**

FIG. 6.

E allora lo domandano e noi lo diamo ben volentieri. Ma il difficile è di trovare il mezzo di portare in posto e posare il desiderato cartello. Difficile sovente per l'isolamento, la mancanza di trasporti o il loro costo talora fantastico, l'assenza di persone capaci di incominciare e condurre a termine l'operazione con lavoratori adatti, col materiale (cemento, ecc.) che qualche volta si deve far venire da lontano. La posa di un cartello è in questi casi lavoro concomitante di una diecina di persone e può comportare qualche *centinaio* di chilometri di loro viaggio.

L'arte è dunque di scoprire, più che i luoghi, i mezzi e le persone. Il *Touring* va suscitando gli entusiasti, ricerca e anche trova sempre più spesso cooperatori volenterosi persuasi di « far bene » al Paese anche se per ciò dovranno contribuire un po' del proprio e non ne ricaveranno neppure un monumento. E così, se fosse lecito, per segnare la riconoscenza a chi di ragione molti, moltissimi cartelli dovrebbero modificare l'intestazione così: « Touring, Fiat e C. - Touring, Pirelli e C. ».

Do qui ad esempio uno dei cento casi di interessamento locale (fig. 9). Due cartelli vengono trovati opportunissimi (e lo sono infatti) sulla splendida strada dell'alta Valle Brembana che da Piazza per Valnegra va a Roncobello e ai Branzi. Questa strada costituisce un raccordo spesso percorso nell'andata o nel ritorno evitando una ripetizione e vedendo così nuovi panorami.

FIG. 7.

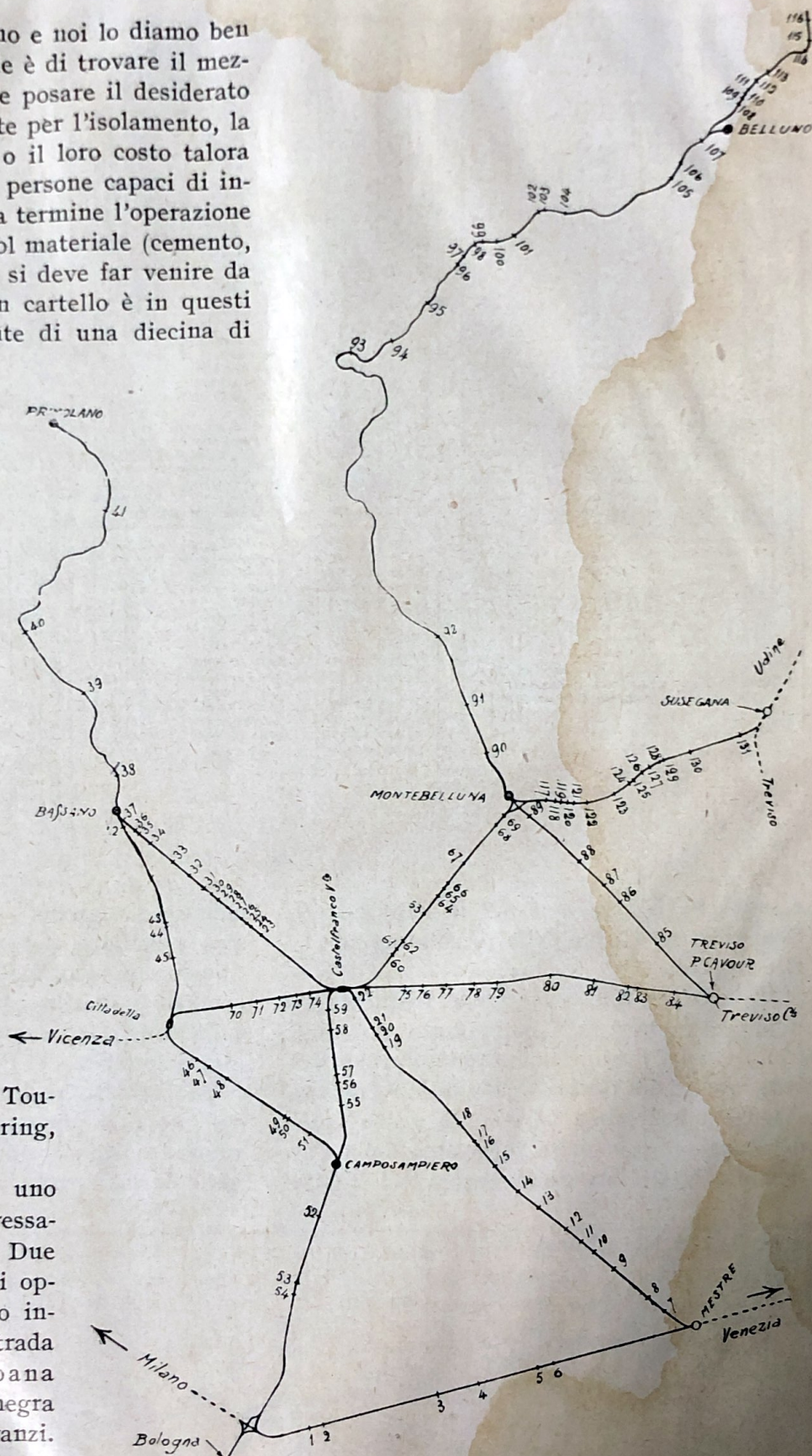
Ed ecco un ingegnere locale fa uno schizzo con molto garbo di cui riproduco qui una parte per mostrare la fattività dell'interessamento. Lo schizzo è accompagnato da altri disegni, dimostra l'utilità dei cartelli chiesti, e, ciò che importa moltissimo, promette le

Linea	N° prog. dei PL	Progress. Chilomet.	Natura e denominazione della Strada	N° d'ordine dei Cartelli: Fiat	N° d'ordine dei Cartelli: Pirelli
MILANO-VENEZIA	1	230+273	Com per Torre	1	2
	2	231+542	„ da Torre a F.te di Brenta	3	4
	3	238+247	Campestre	5	6
	4	241+372	Com di Arino	7	8
	5	245+249	„ „ Marano	9	10
	6	246+254	„ Calcanà	11	12
MESTRE-PRIMOLANO	7	3+492	Com di Chirignago	13	14
	8	4+367	„ „ Arseggiano	15	16
	9	8+599	„ Salzano-Maerne	17	18
	10	9+582	Vicin Villetta	19	20
	11	10+212	Com di B.o Valentini	21	22
	12	12+200	„ Toscanigo	23	24
	13	16+132	„ del Bosco	25	26
	14	17+092	„ „ Casone	27	28
	15	18+298	„ Borduga	29	30
	16	18+858	„ „	31	32
	17	19+128	„ di S. Tiziano	33	34
	18	20+786	„ Cao-Fratta	35	36
	19	25+294	„ di S. Marco	37	38
	20	28+776	Vic. diramaz Str. Loreggia	39	40
	21	29+268	Com. Loreggia	41	42
	22	30+378	„ Castelfranco-Campigo	43	44
	23	38+183	„ dell'Alberone	45	46
	24	39+567	„ di Ca Leoncino	47	48
	25	40+562	„ Carradona	49	50
	26	41+393	„ Ramon-Rossano	51	52
	27	42+844	„ per Bessica	53	54
	28	42+978	„ Bessica-Rossano	55	56
	29	43+744	„ per S. Zennone	57	58
	30	44+654	„ B.o Baroni	59	60
	31	45+034	„ della Chiesa	61	62
	32	46+071	„ Cassola-S. Zeno	63	64
	33	46+964	„ di Confine	65	66
	34	47+619	„ della Chiesa	67	68
	35	48+140	Vicin dei Monti	69	70
	36	48+536	Com Tre Ponte	71	72
	37	49+463	„ Baroncello	73	74
	38	53+346	„ del Portile	75	76
	39	59+819	„ Fontanazzi-Solagna	77	78
	40	63+674	„ Della Croce-S. Nazario	79	80
	41	74+163	„ S. Nazario-Cismon	81	82
BASSANO-PADOVA	42	2+431	Com di S. Zeno	83	84
	43	8+236	„ Cusinati	85	86
	44	10+228	„ Mutinello	87	88
	45	10+974	„ per Rossano	89	90
	46	17+734	Vicin. Onara	91	92
	47	18+740	Com Campolongo	93	94
	48	20+026	„ di S. Anna	95	96
	49	24+390	Prov. Camposamp.-Cittad.a	97	98
	50	24+539	Com dell'Oro Bianco	99	100
	51	26+223	„ da S. Giust.na alla Prov.le	101	102
	52	33+300	„ dell'Anconeta	103	104
	53	37+319	„ Marcello	105	106
	54	38+809	„ Argine Regina	107	108
CAMPOSAMP.-M. BELLUNA	55	3+650	Com per Loreggiola	109	110
	56	4+850	„ „ „ e Boscalto	111	112
	57	5+195	Vic per S. Andrea oltre Musone	113	114
	58	8+182	Com del Comunetto	115	116
	59	9+032	„ per Treville	117	118
	60	16+122	Cons di Salvatronda	119	120
	61	16+377	Com. fra Salvat.da e S. Floriano	121	122
	62	16+852	„ di Postumia	123	124
	63	19+193	„ al Cimit. di Fanzolo	125	126
	64	20+425	„ fra Fanzolo e Barcon	127	128
	65	21+102	„ „ Caravaggio e Barcon	129	130
	66	21+373	„ „ Montebelluna e Barcon	131	132
	67	22+685	„ Schiavonesca	133	134
	68	25+855	„ di S. Gaetano	135	136
	69	26+580	„ Montebelluna-Trevignano	137	138
VICENZA-TREVISO	70	27+054	Com per Galliera	139	140
	71	29+586	„ Campagna Alta	141	142
	72	31+166	„ per Castelfranco	143	144
	73	32+186	„ la Soranza	145	146
	74	32+994	„ dei Monti	147	148
	75	39+114	„ la Cerchiara	149	150
	76	40+278	„ del Pozzetto	161	162
	77	42+680	„ delle Motte	153	154
	78	43+427	„ delle Lovare	155	156
	79	43+811	„ per Casacorba	157	158
	80	47+017	„ Cal Munera	159	160
	81	50+713	„ Stradone Veccelli	161	162
	82	52+241	„ Cal Morgana	163	164
	83	52+877	„ delle Cerade	165	166
	84	55+806	„ Castelcucco	167	168
TREVISO-BELLUNO	85	6+445	Com. Cal Morgana	169	170
	86	10+602	„ per Postioma	171	172
	87	12+081	„ del Casonetto	173	174
	88	13+099	„ del Castello	175	176
	89	18+585	„ Pontin	177	178
	90	23+667	„ per Pederiva	179	180
	91	26+044	„ „ Nogarè	181	182
	92	30+717	„ degli Argini	183	184
	93	55+651	„ al Casonetto	185	=
	94	58+736	„ a Villapaiera	186	187
	95	61+936	„ Moratti	188	189
	96	64+976	„ per Cesio Maggiore	190	191
	97	65+515	„ da Salmenaga a Bivai	192	193
	98	66+144	Vicinale	194	195
	99	66+478	„ per Bivai	=	196
	100	68+871	Com per Campo	197	198
	101	69+310	„ della Barca	199	200
	102	71+741	Cons della dei Logni	201	=
	103	71+780	Com Aloisi	=	202
	104	73+379	„ di Longan	203	204
	105	81+942	Strada Burlon	205	=
	106	82+827	Com della Paluch	206	207
	107	84+124	„ di S. Gervasio	208	209
BELLUNO-CALALZO	108	2+560	Vicinale imp	210	211
	109	3+731	„ „	212	=
	110	4+087	„ „	213	214
	111	4+404	„ „	215	216
	112	4+998	Comunale	217	218
	113	5+264	Vicinale	219	220
	114	9+180	„	221	222
	115	9+647	Com di Polpet	223	224
	116	10+148	Vicinale	225	=
M. BELLUNA-SUSEGANA	117	2+092	Com di Caonada	226	227
	118	2+730	„ Caniger	228	229
	119	3+041	„ Caldazza	230	231
	120	3+339	„ Venegazzin	232	233
	121	4+266	„ Cervada	234	235
	122	5+054	„ Carrizzade	236	237
	123	6+857	„ Talponada	238	239
	124	7+308	„ Schiavonesca	240	241
	125	7+862	„ Calgrande di Selva	242	243
	126	8+411	„ di Castagne	244	245
	127	9+212	„ di Lavagel	246	247
	128	9+847	„ Pellizzara	248	249
	129	10+807	„ Cal Longa	250	251
	130	11+765	„ Bavaria	252	253
	131	16+207	„ Foscarini	254	255

FIG. 8.

necessarie cooperazioni per il collocamento. Così si viene a capo della piccola ma non facile impresa.

Ma ecco un altro caso meno frequente ma non raro e ancor più interessante: lo studio completo per il collocamento in un'intiera vallata, quella del Chiarsò fatto da un Comune.

Questa bellissima valle detta anche Canal d'Incarojo è una delle bellissime della Carnia. Lo studio va dallo sbocco nel Tagliamento a Cedarchis — 420 m. d'altitudine — sino a Paularo — 647 m. —. La valle ha un tipo suo proprio, molto pittoresco e la strada che sale a mezza costa offre bellissime viste sulla valle e sulla opposta frastagliata muraglia dolomitica del Sernio.

Uno schizzo molto accurato (fig. 10), col disegno e la dicitura di tutti i cartelli ci venne fornito. Di questo disegno riproduciamo solo una parte, il tracciato della strada col luogo di posa dei cartelli; è ridotto di molto e, qui, graficamente poco soddisfacente. Ma si tratta solo di far vedere con quanto amore è studiato il problema, di mostrare il frutto del lavoro del Touring che va ottenendo risultati positivi, sempre crescenti.

Già, lo ripetiamo con compiacimento,

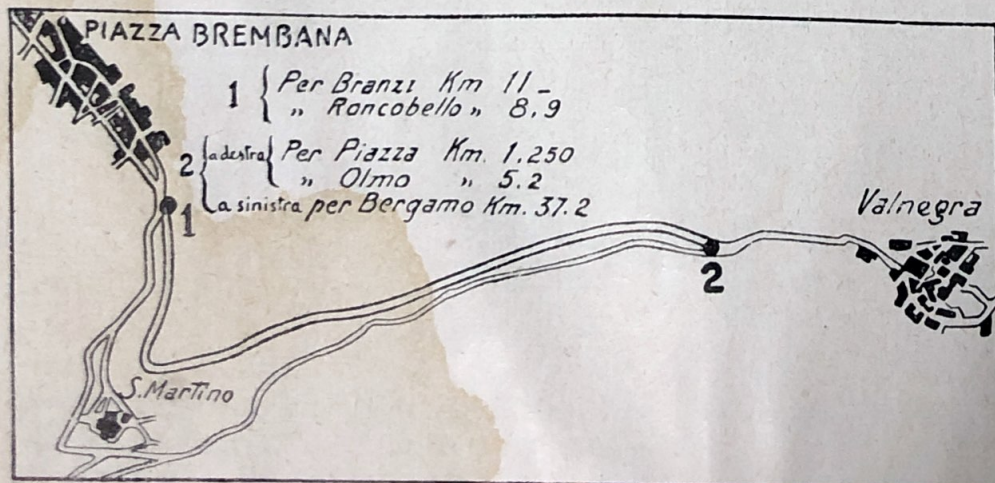



FIG. 9.

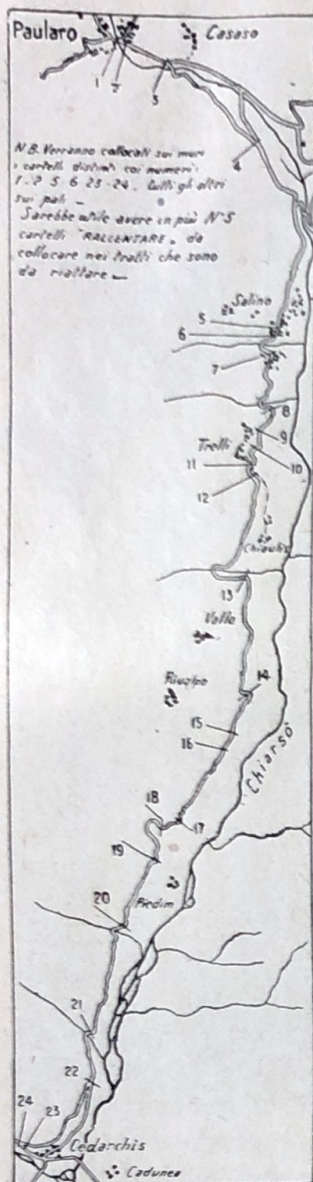



FIG. 10.

quattromila trecento e otto cartelli nel 1921 sono un bel risultato.

***

Vale la pena di avvertire qui che gli asseverati vandalismi cui soggiacerebbero i cartelli indicatori e che ne guasterebbe molti sono, in realtà, in gran parte pura leggenda. Si verificò bensì nei primissimi tempi quand'erano una novità, oggi non più, salvo in casi eccezionali che statisticamente conteggiati corrispondono a una percentuale insignificante. È una nota di lode che si può fare al progresso dell'educazione pubblica, e note di questo genere sono troppo rare perchè si possa trascurarne una vera, positiva e incoraggiante per tutte le Amministrazioni pubbliche che ci aiutano o si accingono ad aiutarci nel collocamento.

***

E nel 1922? Siamo contenti di poter dire che nel solo gennaio furono spediti 924 altri cartelli ripartiti nelle provincie di Ancona, Brescia, Caserta, Como, Ferrara, Forlì, Lecce, Messina, Milano, Napoli, Novara, Parma, Pavia, Perugia, Pesaro, Udine e Roma.

Contiamo che la tenace preparazione continui a dare i suoi frutti anche nell'anno corrente. E speriamo che al principio del '23 la nostra relazione possa essere tale da far dimenticare questa, che pur consideriamo come un caposaldo (1).

L. V. BERTARELLI.

---

(1) Questi lavori in *serie* che durano anni ed anni e che dopo il loro annuncio iniziale sfuggono un po' per la loro natura *a ripetizione* all'osservazione frequente dei Soci, sono, pure tipici del Touring: non lo dimentichino i Consoci! L'*Atlante Stradale del T.C.I. al 300.000*, è opera colossale cominciata da tre anni che durerà altri cinque; il collocamento dei *cartelli indicatori*, cominciato da due anni, ne durerà altri cinque; il *Grande Atlante Internazionale del T.C.I.* cominciato da quattro anni, ne durerà altri sei almeno; il ciclo della *Guida d'Italia del T.C.I.* cominciato da 9 anni ne durerà altri quattro; quello della *Guida d'Italia per gli Stranieri*, cominciato da tre anni, ne durerà altri tre; l'*Istituto Stradale Sperimentale* cominciato da tre anni, avrà bisogno di altri tre per entrare in efficienza completa. Quale massa di lavori in corso, non semplicemente *ideati* ma effettivamente in *regolare sviluppo!* E dunque, Consoci, perchè non vi fate tutti Soci vitalizi (o meglio Fondatori della Sede) per testimoniare non più a spizzico ma in modo definitivo, l'attaccamento ad un Sodalizio che *osa* queste iniziative e le *conduce a termine* con pacifico sviluppo?
Non vi sembra che questa dimostrazione corrisponda un po' al concetto di *continuità* delle opere iniziate?

CURIOSITÀ TURISTICHE: IL TURISMO DI UN POPOLO INTERO

Le migrazioni che sconvolsero l'Europa e desolarono l'Italia nei secoli intorno al millennio non avevano più trovato riscontro nella storia. L'emigrazione degli Europei negli ultimi secoli verso le diverse colonie ha un carattere ben distinto, e raramente si è verificato che popolazioni intere partissero per un lontano paese. *La Bibliothèque Universelle et Revue Suisse* di Losanna richiama l'attenzione su un fatto imprevisto e sorprendente.

Nella Svizzera fra le diverse sette protestanti si formò nel secolo XV la setta dei Mennoniti. Il ramo principale, quello degli Amishs è stato fondato da Giacomo Amen, originario delle Alpi Bernesi. Attirati dalle offerte di Guglielmo Penn, essi emigrarono in massa agli Stati Uniti ed oltre che in Pennsylvania si diffusero negli Stati di Ohio, Kansas, Illinois, Nebraska, Florida, Indiana. In quest'ultima repubblica fondarono la città di « Bern », dove si pubblica attualmente la Gazzetta ufficiale della setta; molti passarono la frontiera e si stabilirono nel Canadà. Dopo così lungo soggiorno, circa 50.000 famiglie, comprendenti circa 200.000 individui, stanno ora traversando a poco a poco gli Stati Uniti per recarsi al Messico negli Stati di Chihuahua e Durango.

La decisione è stata causata da dissapori coll'autorità del Canadà. Pare che l'inconveniente sia nato non da questioni propriamente religiose, ma dalla loro attitudine decisamente pacifista durante la guerra e dal rifiuto di prestare giuramento.

Il Messico apre loro le porte; evidentemente è felice di veder arrivare queste 50 mila famiglie di onesti lavoratori, pacifici e indifferenti alla politica. La migrazione è graduale e non terminerà che entro due anni. Pare che i Quaccheri, che già aiutarono i discepoli di Menno Simonis a passare il mare, li aiutino anche oggi finanziariamente a trasportarsi nella loro nuova Patria.

Giotto Dainelli, *uno dei geografi italiani più dotti e più esperti del mondo, per averlo assai esplorato e garbatamente descritto negli aspetti più caratteristici, fu di recente nell'Asia Minore e, al passaggio, visitò Rodi. Di questa città descrive ora, pei nostri lettori, il caratteristico aspetto, la vita suggestiva, ricercando ed illustrando le impronte che alle sue mura ed ai suoi palazzi impressero i figli della nostra terra.*

Sono sbarcato a Rodi giorni addietro, a tarda sera. La prima notte fu tremenda: si scatenò una bufera, con tuoni e lampi che pareva dovessero sconquassare ed incendiare tutta la casa.

Ma la mattina dopo, che risveglio!

Giù, ai piedi della mia finestra, è tutto un folto di aranceti dal bel verde cupo; e gli aranceti si distendono, alternati con gli orti e coi giardini, nella breve piana fino al primo declivio delle prossime colline. Qualche mulino meccanico ne sorge, qua e là, assai meno estetico delle tozze torri e delle ali smisurate dei mulini a vento, ancora dispersi, se non sempre utilizzati ancora, in questa zona di cultura intensa. Di mezzo alla quale ridono cento e cento piccole ville e palazzine, tutte bianche o tenuemente colorate di rosa o di celeste chiaro, dei ricchi levantini.

Sulla destra vedo una lunga linea di abitato, dalle casette basse basse, tutte candide anche esse: il primo limite del sobborgo di Neocori; sulla sinistra, intravedo un fitto di alberi disarmati di caicchi; di fronte, invece, si alza come ultimo scenario la gran muraglia grigia della città dei Cavalieri, leggermente sopraelevata rispetto al piano dei giardini, ed oltre la quale spunta soltanto la guglia sottile sottile di qualche minareto. Al di sopra, una vôlta celeste di una purezza immacolata, mentre un sole primaverile diffonde attraverso all'atmosfera calma e serena un vero trionfo di luce.

Sono rimasto subito incantato.

Maraviglioso è, già, il paesaggio, è la natura: non che si abbia uno speciale rigoglio di vegetazione od un gran quadro di monti e di colline. No: anzi, fuori dei giardini che sono attorno alla città murata, o si hanno radi uliveti sui pendii dolcemente degradanti al mare, o, dalla parte opposta, è la scarpata pittoresca ma nuda di una gran terrazza che sembra quasi strapiombare sulla spiaggia. Non è un paesaggio terrestre — se così posso dire — quello che non mi sazio mai di godere; è — direi — un paesaggio marittimo: ma come poche città insulari possono mostrare. Rodi, infatti, sorge proprio sulla punta estrema, verso oriente, della sua isola; e la punta è sottile e bassa, e le due coste sfuggono verso occidente con un angolo acuto, ed il rilievo si inalza dolcemente e presto si apre in una specie di terrazza, sì che dell'isola ben poco si può vedere.

Si ha l'illusione di essere veramente in mezzo al mare, circondati dal mare da ogni parte. Non sperduti, però, in un oceano sconfinato, che dia la sensazione della piccolezza estrema di tutto quanto è umano. No: di là dal mare si alza la costa di Asia Minore, vicina così che nelle giornate serene e luminose — come sono quasi sempre a Rodi — si scorgono i dettagli della costa brulla e rocciosa, ma pittoricamente bellissima, piegata in ampio cerchio tra la sottile penisola che accoglie sull'estrema punta i resti dell'antica Cnidos, e la massiccia protuberanza della Licia: dietro, in ultimo piano, oltre i monti costieri — stranamente violacei nelle prime ore del giorno, tutti d'oro nel meriggio quando il sole li batte in pieno — dietro si profila tenue l'alta muraglia dell'Ak Dag, biancheggiante di nevi.

RODI: UNA DELLE PORTE DELL'OSPEDALE NELLA VIA DEI CAVALIERI.

LA VIA DEI CAVALIERI.

⁂

Da Cumburnù, la estrema punta di Rodi, la costa meridionale corre tutta a rientranze: dolce la prima, e sabbiosa, la quale vede tutte quante le eleganze rodiote, quando con i primi caldi estivi incomincia la stagione dei bagni; profonde le altre, e riparate da lunghe e sottili scogliere, che sembrano lanciate dentro il mare a costituire altrettanti porti naturali: il Mandrachi, il Porto del Commercio, e la baia d'Acandia.

Il Mandrachi, chiuso tra il breve molo del lazzaretto e il vecchio forte di Sant'Elmo, accoglie i numerosi caicchi: quei caratteristici caicchi dalla prua e la poppa rialzate ed il bordo, tra mezzo, basso così, che occorre tendervi una tela resistente, onde il carico sia più sicuro e più sicura la barca contro le onde dell'Egeo, così facilmente ondoso. Il Porto del Commercio — dal quale si passava un tempo in un più interno bacino, ora interrato, proprio dentro le mura dei Cavalieri — vede qualche piroscafo all'ormeggio. La baia d'Acandia ha, invece, nel suo fondo una breve spiaggia, dove d'estate si riuniscono, pei bagni, le famiglie ebree della città.

La riva del Porto del Commercio ha una sottile linea di piccoli e bassi caseggiati: pochi uffici e molti caffè, greci e turchi. Subito dietro si inalzano le vecchie, le gloriose mura dei Cavalieri.

Dio mio! è pure interessante passare, specialmente nel tardo pomeriggio, quando il crepuscolo cala già le sue ombre su la città e tutte le botteghette del bazar si chiudono affrettatamente, passare allora per la breve via sulla riva del Porto del Commercio: da un lato, addossate alle vecchie mura, sono

le bottegucce, dove un piccolo focolare dalle ceneri quasi spente ed un gran recipiente di rame o d'ottone nel quale l'acqua gorgoglia straccamente sono tutto quanto basta per servire la numerosa e sempre mutevole clientela, e dall'altro, tra la via ed il mare, sono tante verande vetrate, nelle quali si pigia e si urta la piccola folla degli avventori. E i giovani dei caffettieri passano, dalle verande alle botteghe attraverso la via, con voci altisonanti, roche od argentine, le ordinazioni dei clienti. Non si sbaglia: *cià,* il thè, o caffè, e non altro: di quel buon *cià* limpido chiaro, che sembra quasi ambrino, e di quel buon caffè turco, denso e profumato. Solo qualche volta si aggiunge la dolcezza molle di un *lucùm.*

Quasi tutte le sere sono andato anch'io in una di quelle botteghette di caffè, ad osservare tutti quei tipi — di turchi, di ebrei, di greci, di levantini, di europei, ai quali si mescola qualche uniforme di marinaio e di soldato nostri — e ad ascoltare quella specie di torre di Babele delle molte

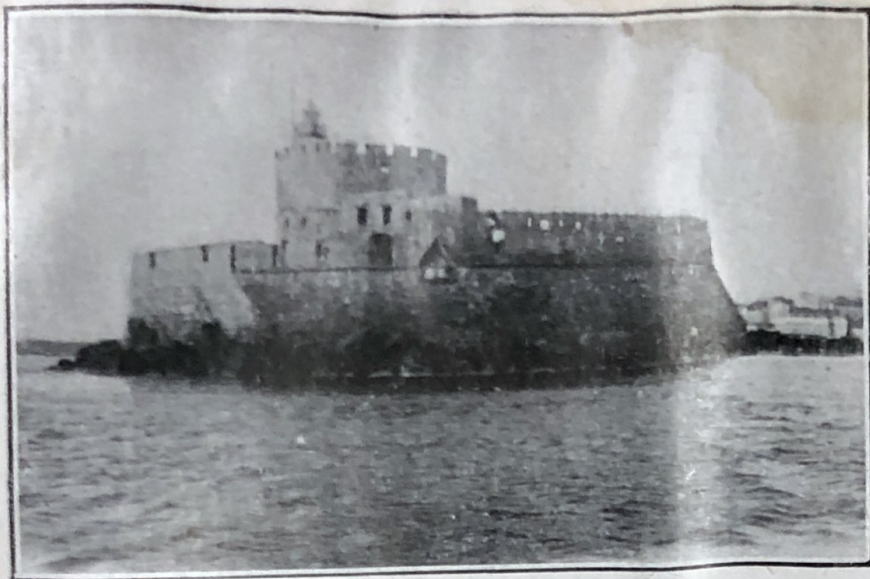
LA BAIA DI AGORAS.

lingue parlate in questo piccolo lembo di terra mediterranea. Ma quasi tutte le sere, mentre me ne torno, patullandomi per via, verso la marina del Mandrachi e l'albergo del greco segaligno, tutte le sere non posso fare a meno di guardare, in su, l'alta mole delle vecchie mura, che sembrano frangiare, coi denti scuri della loro merlatura, il cielo azzurro e luminoso per la luna che va sorgendo dalle montagne della Licia. Guardare e sospirare un poco.

Sospirare di rimpianto e di speranza: si tolgano bottegucce e verande, uffici e case, che ingombrano la via del porto. Sono interessanti, sì, per chi vada cercando ogni angolo nel quale si possa osservare e godere un po' di quel mondo orientale che esercita una così sottile attrattiva; ma le si trasportino più

RODI: I SEGNI DI DUE OPPOSTE CIVILTÀ.

in là, sulla nuda riva d'Acandia, dove si vuole insomma, e si liberino le mura in modo che si possa ammirarle in tutta la loro potenza e maestà originarie.

Imagino quale sarebbe la muta e profonda ammirazione di chi, arrivando dalla lontana Europa, imboccasse appena il Porto del Commercio: a destra, un piccolo molo dove era la torre di Naillac; poi cominciano le mura: si sdoppiano nelle opere di difesa della porta marina, mirabile scenario con le sue vôlte, il suo ponte e i fossi, i merli e le cannoniere; poi incominciano quel loro ampio arco per recingere il porto. Da prima una grande apertura stranamente larga e bassa, senza apparenti opere di difesa, sembra qualcosa di insolito in una cerchia fortificata: è la vecchia

RODI: LA TORRE E IL FARO DI S. NICOLA (GIÀ S. ELMO).

lievemente inclinato del terreno.

Le ho seguite più volte, a passo a passo, le vecchie mura di Rodi, e son meravigliose. Rappresentano una perfezione come opera fortificatoria di città marittima, quando il genio militare della migliore e della più nobile cavalleria d'Europa alzò questa fortezza della cristianità sulla soglia dell'Oriente musulmano. E nel dominio di due secoli, ogni nuovo Maestro che si successe nella sovranità dell'Ordine, lasciò la sua impronta con perfezionamenti sempre nuovi: nel gran vallo, nelle porte, nelle torri, nei bastioni. E la fortezza subì assedî cruenti, e poi cadde in mano all'infedele; ma nè le lotte ardenti nè la rabbia del vincitore poterono cancellare o menomare la sua grandezza: da allora — e sono cinque secoli ormai trascorsi — la gran cerchia è ancora qui, quasi intatta, nella sua perfezione originaria. E tutto attorno è una larga fascia di tombe musulmane, a mille a mille, con le alte stele di marmo sormontate da un gran turbante marmoreo: le tombe — insegnano i moderni turchi di Rodi — di tutti i caduti nell'assedio famoso prima che Suleimàn ottenesse la vittoria sulle armi cristiane, e facesse, per la porta di Santa Maria, il suo ingresso trionfale nella città.

Fino a pochi anni fa — si può dire — i

apertura, ora in parte interrata, per la quale le galere dei Cavalieri penetravano in un bacino interno, dentro le mura, per trovarvi un più sicuro rifugio. Più oltre, un'angolosità ed una porta, piccola ma forte. Più in là ancora, la porta di Santa Caterina, meravigliosa fra i suoi due torrioni potenti, e sormontata da un bassorilievo marmoreo nel quale la Santa, coi simboli del suo martirio, è fra Pietro e Giovanni, con la chiave e l'agnello. Più in là le mura, con ripetute rientranze e sporgenze e qualche piccola portella, compiono il grande arco intorno al porto, che infine sulla nostra sinistra viene a chiudersi con una lunga e sottile scogliera.

Ma la vista dal mare non è, neppure oggi, limitata a questa cerchia che circonda e rinserra, quasi, il Porto del Commercio. Dal mare si vedono le mure piegare verso terra, così dal lato del Mandrachi come da quello della baia d'Acandia: sfuggono, allora, alla vista, quasi completamente, nel dettaglio del loro corso, delle loro porte e dei loro bastioni; ma se ne può immaginare l'ampio sviluppo regolare, quasi a mezzo cerchio — che le fa congiungere dalla parte di terra — per il fitto denso abitato che ne è racchiuso e che sembra stendersi come in anfiteatro attorno alla curva del Porto del Commercio, sul pendìo

INTERNO DEL CASTELLO.

L'OSPEDALE DEI CAVALIERI.

massicci cannoni dei Cavalieri, gli obici, le bombarde erano ancora nelle loro vecchie cannoniere sui bastioni, sugli spalti. Oggi non più: oggi soltanto le pesanti palle, di granito o di ferro, che sembra dovessero col loro peso squarciare le più potenti difese, sono sparse dovunque, qua e là accatastate, a dimostrare la fierezza e, quasi, la freschezza della battaglia. Ma le mura sono ancora intatte.

Qualche porta serrata, i ponti levatoi sostituiti da quelli fissi, qualche merlo slabbrato: ecco tutto. Forse nel vallo qualche arbusto di più che nel buon tempo antico; ma se si chiude gli occhi per le lunghe teorie di pali del telegrafo e per i piccoli fanti d'Italia che passano canticchiando qualche canzone del paese, vien fatto di guardare su in alto della gran muraglia, per vedere se, dietro la merlatura, qualche armigero passi con la sua alabarda a far buona guardia sul cammino di ronda.

Ogni nazione della cristianità aveva, qui, il suo tratto di mura. Dalla porta marina, o di San Paolo, il bastione d'Alvernia corre diritto dentro terra fino a un gran torrione; poi piega fino all'ampia terrazza dinanzi a quello che fu il palazzo del Maestro. Segue il bastione d'Allemagna, e vi si apre la bella porta d'Amboise. Poi il bastione di Francia, poi quello d'Inghilterra, quello di Provenza, quello d'Italia, quello di Castiglia: siamo di nuovo alla porta marina. Ed ogni bastione ha una sua porta: di San Giorgio, di Santa Maria, di San Giovanni, d'Italia. E tutte belle, e tutte suggestive, quando vi si entri dalla parte del vallo: le grandi vôlte semioscure, le sinuosità ripetute, le difese accessorie, i fossi, le feritoie, le cannoniere, fanno rivivere un'età lontana.

IL GRAN CORTILE DEL MUSEO DI RODI.

La più perfetta fra tutte è forse quella di Amboise, perchè lì le difese sembrano moltiplicarsi. Da questa parte l'illusione di trovarsi tutto ad un tratto portati in un ambiente così lontano nel tempo, si può dir completa: specie verso sera, quando le ombre sono soltanto rotte dalla luce tenue di qualche lampada solitaria. Dietro di noi è — si può dire — la campagna; si attraversa la larga fascia dei vecchi cimiteri musulmani, sui quali la chioma folta di qualche platano mette macchie oscure; si attraversa il vallo, ampio, profondo, che sembra non abbia fine da una parte e dall'altra, verso le quali la sua striscia buia si fonde e si perde, nelle notti senza luna, nella oscurità del cielo. Si entra nella porta, se ne percorre l'ampio vol-

tone, se ne esce di là: ma non si sbocca — come per le altre porte — nella città. No: si segue una via difesa, si raggiunge un vallo minore, si passano ponti e porte ancora, tra mura e merli e spalti.

Si raggiungono i resti, pur grandiosi, del palazzo del Maestro, si raggiungono i resti della vecchia cattedrale di San Giovanni; poi si discende la via dei Cavalieri, tutta palazzi; poi si arriva al massiccio Ospedale; e finalmente si sbocca di nuovo sulle mura, presso la porta di Santa Caterina, sulla marina del Commercio.

RODI: PORTA AL MARE.

Questa parte della Rodi murata costituisce l'antico castello. Pur troppo niente, praticamente, resta della vecchia cattedrale dedicata a San Giovanni, da che, verso la metà del secolo scorso, una tremenda esplosione la distrusse. E nuovi danni, allora, il palazzo del Maestro aggiunse a quelli che il tempo, gli uomini e i terremoti avevano già portato alla sua mole potente. Pure vi sono voluto salire. La porta è ancora serrata tra due torrioni, come ai bei tempi antichi; ma, in essi, il bel tono caldo della pietra di Rodi onde sono fatte tutte le costruzioni dei Cavalieri, è nascosto sotto una tinta bianca uniforme: in verità, fin troppo bianca. E dentro, poi, che rovina! Mi dicono che fino a un secolo fa, ed anche più tardi, si vedesse ancora qualcosa degli appartamenti del Maestro, della cappella, della gran sala del Consiglio a colonnate, delle stanze per la guardia, di una ampia scala e di una galleria, fin del superiore dei tre immensi sotterranei sovrapposti, che raggiungevano, in basso, il livello del fossato. Ora, il palazzo del Maestro — coi suoi pochi resti e con qualche recente sovracostruzione — costituisce la prigione di Rodi. Che peccato!

Pure, da una scaletta mezza in rovina e da una cannoniera a vôlta scavate nello spessore delle mura, e dalla mole stessa del suo perimetro, e dalla bellezza che pur hanno l'Ospedale ed i minori palazzi dei Cavalieri, ben si comprende quanto imponente e bello dovesse essere questo del Maestro, quando coi suoi piani superiori sovrastava su tutta la città, qui, in questo punto che della intera città è il più elevato, proprio sul margine delle mura potenti ed a strapiombo sul gran fossato, in vista di tutto quanto il quartiere militare e di quello borghese, in vista della marina e dei suoi porti, in vista della costa d'Asia. Resuscitarlo, veramente, bisogna; e come fu segnacolo della cristianità, diventi segnacolo della civiltà e della rinnovellata grandezza dell'Italia.

***

La via dei Cavalieri: ogni giorno — si può dire — l'ho percorsa. Perchè? È una via morta: ha poche abitazioni ormai, non ha botteghe, conduce soltanto al palazzo del Maestro, vale a dire alla prigione, ed allontana dalla marina e dal bazar. Ma che volete? Quando non si sia futuristi intransigenti, il bello di ogni paese e di ogni tempo deve pure esercitare una sua suggestiva attrazione. E così, ogni giorno io mi sento, inconsapevolmente, quasi attratto a risalire, a passi lenti, la vecchia via silenziosa, dove però ogni palazzo, ogni muro, ogni pietra sembra parlare una sua storia.

Una vôlta la valica verso la sua metà; lì presso, pochi gradini addossati al muro, tutti quanti corrosi, portano ad un piccolo pulpito, di pietra: par di vedervi il banditore degli ordini del gran Maestro. Poi da una parte e dall'altra, ma specialmente su quella che guarda mezzogiorno, sono tanti palazzi,

gli Alberghi o Priorati delle Nazioni: quello di Spagna, quello di Francia, quello d'Italia, poco più oltre fuori della via quello d'Inghilterra ed altri ancora. Piccoli di mole e semplici di costruzione: bassi, col tetto spianato a terrazza, senza linee architettoniche che sporgano dalla loro facciata. Semplici, come si addicevano ai loro ospiti guerrieri. Ma bellissimi in taluni loro dettagli: di certe deliziose cornici ricamate, e di fantastici draghi delle gronde, delle ampie finestre, delle belle arcate terrene. E bellissimi poi nel loro insieme, dove niente, niente è fuor di stile e d'epoca, e con l'uno e con l'altra appare anche intonato il color della pietra, mentre per tutto le insegne crociate dell'Ordine e le armi dei Maestri e dei Cavalieri, con i motti e le divise e le date, parlano una vecchia storia gloriosa, che ha imposto rispetto pure ai musulmani vincitori. Giù al termine della via, massiccio, potente — con una bella loggia coperta sulla porta principale, con un gran cortile dal duplice loggiato, e la lunga sala a tre navate, e l'ampia scala scoperta, e il pozzo, ed un minore cortiletto — è l'Ospedale dei Cavalieri: maestoso e solenne. Vien fatto di parlarvi sotto voce.

Qui è Rodi, veramente, ed è maravigliosa: qui nelle sue mura e nel castello, come nella città tutta.

Sono andato, anch'io, nei suoi dintorni — dalla parte di Neocori, e verso il colle Smith, e dalla parte di San Giorgio e di Santa Anastasia — ed ho trovato i resti, a metà dissepolti, di altre civiltà, di età più antiche, di quando Rodi si stendeva ben oltre la cerchia murata dei Cavalieri ed era faro luminoso d'ogni arte e d'ogni scienza a questo piccolo mondo del Mediterraneo orientale, che d'ogni arte e di ogni scienza nostra è stato la prima culla.

Mentre navigavo dall'Italia, andavo raccogliendo i ricordi di lontane letture, ed erano, quasi solo ricordi dei tempi leggendarî, ricordi dei tempi classici. Rammentavo, sì, gli antichi appellativi — la «incantatrice», la «luminosa», la «eterea», — ma, ritornando sotto l'influsso di quella prevalente coltura classica con la quale si esce, o per lo meno si usciva, dalle nostre scuole, non mi veniva fatto di pensare che quegli appellativi potessero avere un loro fondamento anche nei caratteri della natura, che sono eterni, e si potessero quindi appropriare alla Rodi di tempi più recenti ed anche dei tempi nostri. Riandavo soltanto le origini leggendarie di quella gente, favoleggiata figlia del Sole — le prime colonie di Fenici — l'apparire dei rodioti sulle soglie della storia come navigatori già ricchi e potenti — la fondazione della città opulenta, col suo colosso e le mille e mille sue statue, ed i teatri e i templi e le accademie — la fioritura di tutta una pleiade di uomini insigni nelle lettere, nelle arti, nelle scienze — ricordavo anche le prime luci della geografia — e la potenza marinaresca e commerciale — e gli inni che storici e naturalisti e letterati, dell'antica Grecia e dell'antica Roma, scioglievano a questa perla del Mediterraneo.

Per questo sono andato cercando anche le tracce di queste antiche età gloriose; ed ho veduto resti di mura, ponti, iscrizioni, tombe, necropoli; ma tutto frammentario, tutto disperso, tutto a metà sepolto. Troppo poco, in verità, per gli occhi e per la fantasia, quando invece si ha dinanzi, ancora perfetta quasi e completa, la Rodi dei Cavalieri.

GIOTTO DAINELLI.

PALVDI PONTINE

Mentre esce alla luce il volume « Terra promessa » (1), che illustra le bonifiche di Coltano, Sanluri, Lícola e Varcaturo dovute alla provvida iniziativa dell'Opera Nazionale per i Combattenti, ecco presentarsi ai nostri lettori la visione tragica e pittoresca d'un'altra plaga dove il ristagno delle acque impedisce la coltivazione e l'implacabile malaria insidia le vite umane. Ma anche qui la benefica lotta che Principi e Pontefici ingaggiarono nei secoli sta per essere ripresa con rinnovati mezzi e tenaci volontà. Nuovi lembi di fertile terra strappati alla morte allargheranno la superficie della penisola, offrendo doviziose messi alla crescente popolazione.

Io credo che in Italia siano assai pochi coloro che abbiano visitato la pianura pontina, quella vasta plaga del Lazio meridionale protesa fra i Monti Lepini ed il mare, fra le propaggini estreme dei Colli Laziali e il seno di Terracina; e ancor meno coloro, che, non avendola percorsa, se ne sian potuti fare un'idea anche approssimata. Molti avranno in mente la descrizione poetica dell'Aleardi, non certo felice ne' suoi colori foschissimi, e penseranno ad una monotonia di piani squallidi implacabilmente dominati dalla febbre, da cui il turista debba rifuggire con sacro terrore. Nè si può mutar molto questa opinione percorrendo la ferrovia da Velletri a Terracina, finora l'unica arteria ferroviaria della regione, la quale corre al margine orientale della pianura, in vista alle vecchie città volsche appollaiate in alto, sul primo balzo dei Lepini; e neppur il panorama dall'alto delle mura ciclopiche di Norba o dal magnifico castello di Sermoneta o dall'arce di Sezze vale a far ricredere il turista frettoloso. Bisogna inoltrarsi nel cuore della pianura e frugarla senza fretta, lembo per lembo, per riconoscere quanto siano varî e suggestivi gli aspetti ch'essa presenta.

Lungo la costa, dalla Torre d'Astura al Circeo, una serie di laghi allungati, dalle forme frastagliate e strane, chiusi verso il mare dai *tumoleti,* lunghi cordoni di dune sabbiose. Bellissimi, i maggiori, come il lago di Fogliano, specchio limpido e quieto cui si affaccia il parco magnifico della villa de' Caetani, coi suoi filari rigogliosi di palme, un lembo di paesaggio orientale; e il lago di Paola, sulla cui riva dorme, nelle sue ruine solitarie, l'antichissima Circei. Alle spalle di questa fascia costiera, un ripiano, alto da 20 a 40 metri, prodotto forse da una recente emersione, che a nord si salda alle estreme appendici dei Colli Laziali, mentre a sud si distende fino al Circeo, e, coperto in gran parte di boschi e di *macchia,* forma la parte meno accessibile, ma non certo la meno interessante per chi abbia il coraggio di penetrarla. Qua sono vere e proprie selve, secolari e solenni, di cerri e di farnie, che mostrano lo spettacolo, ormai rarissimo in Italia, di una natura ancor vergine; altrove la tipica macchia mediterranea, bassa, intricatissima; altrove ancora distese vastissime e fittissime di rosella (*cistus salvifolia*), un arbusto dai grandi fiori gialli, che nella tarda primavera offre lo spettacolo maraviglioso di uno sconfinato mare d'intenso color d'oro. E in mezzo al bosco e alla macchia, vaste radure isolate, le *lestre,* animate da greggi di bovini e di ovini, cosparse di primitive, rozzissime capanne, ove, segregati dal consorzio umano, trascorrono i mesi invernali i soli abitatori di questa zona; e ancora a ogni passo, nel bosco, le *piscine,* brevi

(1) Del volume, edito dal Touring, vedi a pag. 1, ne *Le Vie d'Italia* di gennaio.

conche d'acqua stagnante, che ospitano colonie numerose di vaghissime ninfee.

Tra questo ripiano e i Lepini, che si levan ripidissimi coi loro dossi di calcare scabro e calvo, è la parte più depressa dell'Agro pontino, la *palude vera e propria*, che si allunga da NO a SE, da Tor Tre Ponti a Terracina, e che fino oltre la metà del secolo XVIII era in gran parte coperta dalle acque ristagnanti, la palude pestifera, pel cui risanamento da secoli e secoli tante energie si consumarono, tante iniziative sorsero e caddero infrante di un subito, oppur si spensero a poco a poco, come esauste da una lotta impari contro un nemico gigantesco. Quest'area più depressa era probabilmente inondata anche nell'età antica e formava forse un bacino interno, una sorta di laguna o stagno; ma, fra questa e il mare, il ripiano descritto sopra doveva essere, per le assidue cure dell'uomo, in ottime condizioni idrauliche, era intensamente coltivato ed albergava una serie di floridi centri, tra i quali Sessa Pometia, che dette nome a tutta la pianura. La laguna pontina aveva forse una notevole profondità, sì che il deflusso delle acque poteva avvenire naturalmente, e tutta la contrada era immune da malaria. Certo la costruzione della Via Appia, che, con un maraviglioso, perfetto rettifilo di 33 chilometri traversa la palude, non fu accompagnata da opere di bonifica, e lo stagno rimase anche più tardi, se ai tempi d'Orazio, Foro Appio era « refertum nautis cauponibus atque malignis » e se Livio descrive Terracina come « urbs prona in paludibus ».

AL LAGO DI FOGLIANO S'AFFACCIANO — VISIONE ORIENTALE — LE PALME DI VILLA CAETANI.

Vennero poi, quando le condizioni peggioravano di secolo in secolo, per il lento, progressivo interrarsi della laguna, i tentativi di Nerva, di Trajano e di altri imperatori, poi forse un altro, iniziato al tempo di Teodorico, quando già l'abbandono faceva sentire i suoi tristi effetti; indi sopravvenne il lungo, oscuro periodo medioevale, durante il quale la natura operò senza freno, e non pur la laguna si interrò a segno che lo scolo naturale delle acque divenne impossibile, ma anche il ripiano interposto tra quella e il mare — andate in rovina le monumentali opere di drenaggio — si convertì in una regione desolata, fomite pernicioso di malaria, invasa dalla macchia, sostituitasi ai campi già fiorenti ed estesasi a poco a poco fino a **sommergere** e cancellare pur anco i ruderi di popolose città.

Un millennio presso che ininterrotto di abbandono aveva ormai incancrenito il male, quando, nel secolo XVI, i pontefici iniziarono una serie di poderosi tentativi di bonifica parziale o generale. Ed ecco Giuliano De Medici, fratello di Leone X, accingersi al risanamento della parte bassa con lo scavo del Portatore, sfociante in mare a Badino, a occidente di Terracina; più tardi Sisto V seguitar l'opera con lo scavo del Fiume Sisto, che raccoglie le acque delle sorgenti di Ninfa e di tutti i torrenti della parte più alta, le così dette *acque superiori;* ecco finalmente la gigantesca opera intrapresa nel 1777 da Pio VI, che basterebbe da sola ad eternare fra i posteri la memoria di quel pontefice.

Ai lavori eseguiti per sua iniziativa da Gaetano Rappini si deve in sostanza se la palude vera e propria è oggi in massima parte prosciugata; il disegno concepito era davvero romanamente grandioso nella sua semplicità e tale da costituire un monumento di imperitura gloria all'ideatore. Un canale, parallelo all'antica Via Appia, perfettamente rettilineo, lungo oltre 20 chilometri a partire da Foro Appio e condotto ad immettere nel Portatore, convenientemente riat-

tato, doveva raccogliere e smaltire tutte quante le acque della palude, sia quelle a corso mal definito della parte bassa, sia le acque superiori del Teppia, del Ninfa e di altri fossi deviati con tagli e canali sussidiarî, sia quelle di torrenti maggiori, come l'Ufente e l'Amaseno.

Ma il progetto era condannato dalla sua stessa pur magnifica semplicità. La Linea Pia, scavata con diuturna fatica, si rivelò subito incapace a smaltire tutta l'enorme copia di acque, per il che si dovette restituire il Sisto alla funzione, che ancor oggi compie, di raccoglitore delle acque alte, e si dovette escogitare tutta una serie di provvedimenti secondari ed integratori, tra i quali lo scavo di quei regolarissimi canali normali alla Linea Pia, che in essa immettono d'ambo i lati a distanze uniformi di un miglio romano, aiutando lo scolo delle due gronde laterali.

Ma a proseguir lo studio e l'esecuzione di tutti i minori, ma non meno necessari lavori completivi, mancò forse la lena; l'oscuro nemico stroncava le più forti energie. E sopravvennero le rivoluzioni politiche: durante il periodo del dominio francese si ristudiò da capo e a fondo l'intricatissimo problema e si eseguì qualche opera più urgente; dopo la restaurazione, le strettezze del governo pontificio non consentirono di volgere il pensiero al compimento della grandiosa impresa, anzi si trascurò in parte anche la manutenzione di opere già eseguite, che deve essere rigorosa ed incessante in una plaga dove la piccola pendenza del terreno fa sì che i canali si interrino o si ostruiscano per la vegetazione che vi attecchisce in un baleno e vi si affolta con stupefacente rapidità; si rallentò, in una parola, la lotta che avrebbe dovuto proseguire indefessa, quando un anno di trascuranza basta a distruggere gli effetti di decenni di lavoro e una piena disastrosa annulla il frutto di energie e di mezzi accumulati con lunghe fatiche. La regione pontina, salvo nelle zone più alte e marginali, definitivamente redente, non rivide l'aratro, apportatore di vita; inondata in più parti nei mesi invernali, impraticabile nelle zone più interne, non potè esser ripopolata da abitanti stabili e sembrò destinata a tornare ancora una volta sotto l'impero della desolazione e della sua inesorabile compagna, la malaria.

LE PRIMITIVE ABITAZIONI DEI PASTORI.

Invero tutta la pianura pontina non ha oggi abitanti stabili. A NO, Cisterna, sull'Appia, e La Conca sono gli ultimi centri abitati; ad oriente, i paesi sono scaglionati, come si è detto, in alto, sui Lepini; al piede dei monti, sotto l'altura a picco di Norma, dorme, nelle sue rovine rivestite di edera, la « Pompei medioevale », Ninfa, con l'alta sua torre a specchio del fresco lago formato da una ricchissima sorgente, con le sue chiese diroccate, invase da una vegetazione rampicante di prodigioso rigoglio, con le sue strade mute e i brevi ponticelli che si inarcano sul fiumicello frettoloso. La malaria ne cacciò gli abitanti sin dal secolo XVI, e i tentativi più volte fatti dai Caetani per ripopolarla sono pur sempre falliti, nè è bastato a richiamarvi oggi un nucleo stabile di gente neppur la piccola centrale elettrica, che fornisce la luce a molti paesi vicini. Di qua fino a Terracina e al Circeo, due o tre casali sul mare — Torre Astura, Fogliano, Paola —, qualche altro sul-

l'Appia, che poco oltre Cisterna, si slancia nel lunghissimo, magnifico rettilineo lungo il quale sorgono Treponti, Foro Appio e Mesa. Pio VI, tra le altre provvidenze, mentre aveva cercato di far rivivere questi tre casali, aveva abbellito il rettifilo di un duplice filare di olmi, dei quali purtroppo molti, un po' per l'incuria, un po' pel vandalismo dei passanti, sono caduti o deperiti; ne restano tuttavia esemplari superbi, e per qualche chilometro la « regina viarum » ha l'aspetto di un viale quasi interamente ricoperto da una vôlta di rami, come quello di un parco.

LA DESOLATA VISIONE DELLA PALUDE.

Tra l'Appia e il mare non un solo casolare. Eppure la pianura pontina ospita per otto mesi dell'anno una popolazione numerosa, di genti dei vicini monti Lepini o della più lontana Ciociaria. Quanti sono? Si dice da due a tremila, ma forse sono molti di più. In parte contadini, in parte maggiore pastori, vivono in capanne primitive, quasi sempre a forma di cono, disperse a piccoli gruppi nelle *lestre* — le radure della macchia, che, per antichissimo diritto, sono riserbate al pascolo di ovini e bovini — ovvero scaglionate lungo i canali, che, specialmente nella parte più bassa, formano una rete complicatissima. Abitatori più numerosi degli uomini sono i greggi: grandi buoi bianchi dalle corne lunate, che s'incontrano pascolanti ai margini dei boschi, stuoli di cavalli dalla lunga criniera scapigliata, greggi enormi di pecore, stipate le une presso le altre per ripararsi dal sole, o quietamente riposanti sotto gli olmi dell'Appia deserta, e finalmente branchi di bufali neri ed irsuti dal volto camuso, dalle corne ritorte. Il bufalo è l'animale più caratteristico della pianura pontina. Se ne incontrano sulle rive umide dei canali o delle piscine, o più spesso ancora dentro l'acqua, talora immersi fino alla testa, per rinfrescarsi; si adoperano per liberare i canali stessi dalla vegetazione che li ingombra e li ostruisce, spingendoli avanti in piccoli gruppi serrati; talora anche si lasciano aggiogare per trainare qualche carro pesante.

Tutto questo mondo così peculiare e caratteristico — suolo e acqua, vegetazione e animali, uomini e loro dimore — che non ha riscontro in nessun'altra parte d'Italia, offre al turista spettacoli ed impressioni che invano si cercherebbero altrove. Anche le luci sembrano assumere qui aspetti particolari e maravigliosi: giochi di sole e luccichii strani nelle acque pigre dei canali, sotto la trama della verdura folta; lembi di cielo di un azzurro cupo, intensissimo, intravvisti, traverso i rami dei cerri annosi, dal fondo del bosco foltissimo; tramonti incantevoli, con riflessi di porpora e d'oro sulle rive dei laghi quieti; sfondi luminosi di mare e di cielo interrotti dal dorso boscoso del Circeo che si profila all'orizzonte come un gigantesco animale accovacciato. Il Circeo, isolato ancor oggi, poco meno di quando era veramente tutto ricinto dal mare, forma per il paesaggio, la vegetazione, la vita, un mondo a sè, del tutto diverso da quello della pianura pur tanto vicina... Lasciamolo da parte per oggi, perchè merita di essere descritto per sè, da solo.

***

La regione pontina è dunque tutt'altro che un paese morto, almeno per otto mesi dell'anno. Soltanto nell'estate — quando i pastori e i loro greggi hanno ripresa la via dei

monti, e le lestre restano deserte, le capanne vuote o disfatte, i canali poveri d'acqua e silenziosi — la vita si attenua fin quasi ad arrestarsi; il viandante che sfidi il sole cocente e la malaria può camminare ore ed ore senza incontrare un essere umano, ed ha l'impressione che la rigenerazione della vastissima zona, attesa ed auspicata da secoli e secoli, sia ancora molto lontana.

E pur essa è forse men remota di quanto non si pensi. Ciò che sembrò per tanto tempo un sogno irraggiungibile, si intravede oggi — se non ancora come una realtà prossima — almeno come una impresa, gigantesca senza dubbio, ma non smisurata rispetto ai nuovi mezzi ed alle potenti energie che nell'ultimo secolo l'uomo ha potuto accumulare. Per vero l'opera del governo italiano, succeduto a quello pontificio, ha sempre proceduto, lenta, ma continua, attraverso le incertezze e le lungaggini burocratiche, e con resultati forse superiori a quello che comunemente non si creda, soprattutto nel campo della bonifica sanitaria; ma negli ultimi anni è sopravvenuta, più svelta, più libera d'impacci, l'opera di privati. I Caetani, eredi dei vastissimi feudi pontini legati al dominio di Sermoneta, hanno, con spirito di modernità, rivolto nuovamente le loro cure all'avito possesso; e non sono molti mesi che il più giovane discendente di quella insigne casa — sperimentando in pacifica opera civile le risorse tecniche, già accortamente utilizzate nell'esecuzione di una grande impresa bellica, lo sventramento dell'ultima cuspide del Col di Lana — riusciva con pari successo ad aprire una nuova comunicazione tra il mare e il lago di Fogliano, vivificando le acque di questo vasto specchio d'acqua, divenuto ormai notevole centro di piscicultura. All'ampia zona dei boschi pontini si era già rivolta l'attenzione durante la guerra, quando, nella grande penuria di legname, si procedette a tagli estesi, senza che purtroppo si potessero poi utilizzare, per difficoltà di trasporto, i magnifici tronchi, ancor oggi giacenti a centinaia, avanzi di inutile scempio, nella plaga tra Sermoneta e Fogliano. Ma più larghe e complesse opere di rigenerazione va attuando una giovine e vigorosa società, che riassume nel nome l'audace programma: « Bonifiche Pontine ».

UN APOSTOLO DELLE BONIFICHE PONTINE.
IL DIRETTORE DELLA « COLONIA ELENA ».

Chi lasciando la Via Appia poco sotto Cisterna, volga a destra seguendo una recente buona rotabile che si dirige a Fogliano, si imbatte presto, al Quadrato, in un grande edificio circondato da capannoni e fabbricati accessori per stalle, abitazioni e depositi, un centro agricolo nascente, destinato a divenire assai presto stabile. Pochi mesi or sono questa plaga era una distesa fitta di scopeti, un groviglio di macchia bassa, fittissima, di erica e mortella: oggi, specialmente nella parte nord ovest fin verso Sessano, si va oprando una trasformazione rapidissima e maravigliosa.

Le grandi aratrici Fowler — i più potenti congegni che l'ingegneria agricola abbia creato — trainate da trattrici abbinate, sconvol-

IN ALTO: LA TORRE DI NINFA. — IN BASSO: IL RETTIFILO DELLA VIA APPIA E GLI OLMI DI PIO VI.

IN ALTO: UNA RADURA NELLA VASTA PINETA DI FOGLIANO. — IN BASSO: I BUFALI UTILIZZATI PER ESPURGARE I CANALI.

gono, coi loro poderosi aratri a coltello roteanti, il suolo fino a mezzo metro di profondità, sradicano gli arbusti, rovesciando le radici, dissodano il terreno, che, subito liberato dagli sterpi mediante altre macchine rastrellatrici, è senz'altro pronto per ricever le sementi.

L'opera si compie con una rapidità che ha del maraviglioso e presenta uno spettacolo imponente di potenza umana. E la terra, non arata da secoli, offre i tesori di una prodigiosa fertilità, quasi moltiplicata dal lunghissimo riposo: presso Sessano, il terreno, che era l'anno scorso un intrico di scopeti intransitabili, biondeggia ora di magnifico grano: il reddito uguaglia quello dei più ricchi terreni emiliani. Intorno al Quadrato, l'area coltivata si estende di stagione in stagione, mentre in altre plaghe contermini si migliora il pascolo, rendendolo più razionale, e sorgono a migliaia i pioppi in lunghissimi filari.

LA REDENTRICE IN AZIONE.

Questa zona che si va alacremente riscattando a nuova vita, è sul ripiano interposto fra la palude vera e propria e il mare, che, come si è detto, fu già nell'età classica, sede di intensa attività agricola e di floridi centri; e forse il vecchio Casale di Sessano, fino a poco tempo fa solitario in mezzo alla macchia fitta, oggi circondato da campi ferventi di lavoro umano, serba nel nome il ricordo di Sessa Pometia, l'antica metropoli della regione; un ricordo che è in sè stesso incitamento ed augurio.

Nella palude vera e propria — dove la linea Pia e i sistemi accessori di canalizzazione adempiono ancora alla loro funzione di scolatori della parte bassa, ma manca invece tuttora un permanente deflusso per le acque superiori, soprattutto per quelle del Teppia, che il Sisto è incapace ad accogliere nelle piene — un Consorzio, rivede e completa con intelligenza ed esperienza nuova progetti antichi e recenti, avviando una sistemazione che debba essere veramente definitiva.

Più in giù, presso il mare, fra Terracina e il Circeo, un altro esteso lembo di terra risorge e rapidamente si trasforma, come sotto un influsso rigeneratore: è la *Colonia Elena*, fondata anni or sono da una Casa commerciale napoletana, con l'intento di farne sede di cultura intensiva di ortaggi ed oggi entrata a far parte della zona da bonificare. Una spaziosa fattoria centrale, sedici fabbricati rurali, tutti uguali, disposti su una vasta area, una piccola chiesa, una scuola: nell'insieme un altro centro agricolo avviato a sicuro sviluppo.

Il suolo tutto intorno, mollemente ondulato, qua e là incavato da *piscine*, era fino a pochi mesi fa invaso dalla macchia di rosella, alta fino a due metri: oggi, dopo eseguita, quando occorra, la *cioccatura*, cioè l'estirpamento dei tronchi e delle radici più robuste, le motoaratrici dissodano ed arano, e immediatamente dopo si fa la semina. La naturale, prodigiosa fertilità del suolo opera anche qui il miracolo: campi superbi di frumento, pian-

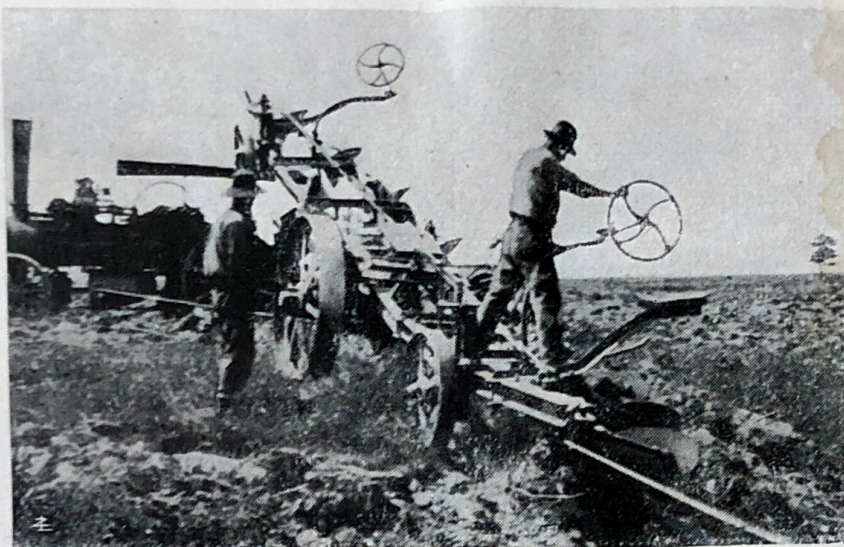
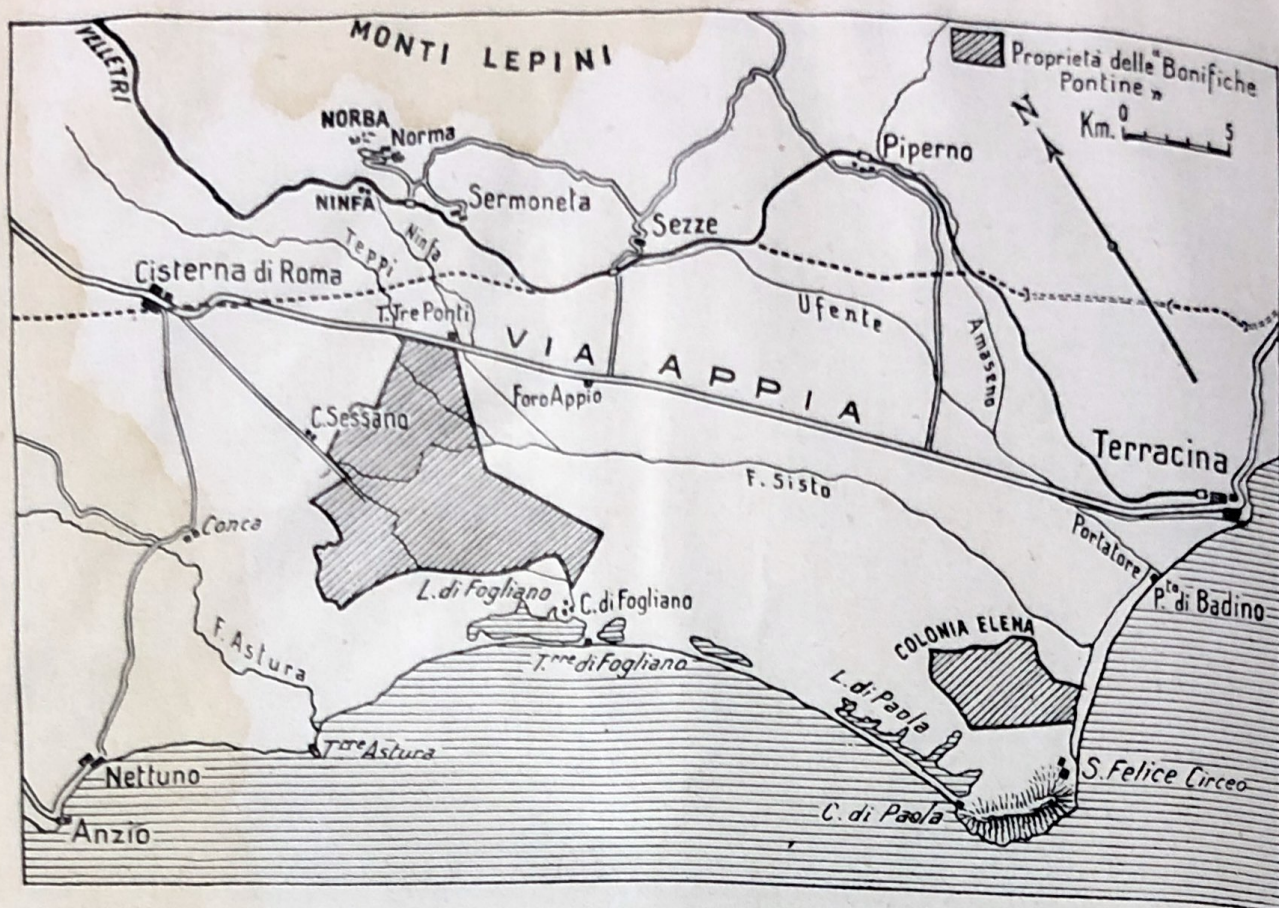
tagioni rigogliose di pomodori prosperano oggi là dove nell'autunno scorso era ancora la macchia vergine. Il Direttore dell'azienda è tempra di vero apostolo: moltiplicando la sua attività, richiama i coloni intorno al nuovo centro agricolo e, facilitando le loro condizioni di vita, fa di tutto per innamorarli della terra e indurli a non abbandonarla, anche nei mesi estivi più tristi. Un gran passo sarà fatto quando si potrà ottenere che una parte notevole della gente, che migra oggi nell'estate dalla pianura per far ritorno ai monti nativi, si persuada a prender dimora stabile nel paese, che è ormai fonte principale, se non unica, delle loro risorse. Affezionati alla regione pontina sono certo questi montanari dei Lepini e della Ciociaria; e alcuni finiscono col tempo per stabilirsi effettivamente nei centri prossimi -- come è accaduto delle genti di Terelle, venute a trapiantarsi definitivamente a Terracina —, altri ritornano ogni anno da epoca immemorabile, di generazione in generazione, nonostante il lavoro rude, i disagi di una vita quasi zingaresca, la malaria.

LA MANOVRA DELL'ARATRICE.

La malaria... Ecco lo spettro pauroso che sembra opporsi a qualsiasi più ardita impresa. A che serve — si dice — tentare la bonifica agraria e idraulica, se non si riesce a trionfare del nemico più terribile? Eppure anche la malaria fa oggi meno paura che per il passato. Le migliorate condizioni generali della popolazione in confronto a trenta o cinquant'anni fa, onde è aumentata la resistenza al male, la propaganda sui mezzi preventivi e curativi, hanno attenuata, se non altro, la violenza del flagello. Inoltre la estirpazione del bosco, la riduzione a cultura del terreno e il ripopolamento sono pur essi mezzi di lotta efficaci. Il detto che si attribuisce a Guido Baccelli: « La malaria si caccia via con l'aratro e si calpesta coi piedi » ha in sè qualche cosa di vero.

Ma oggi si combatte il nemico direttamente, ed, anche in questo caso, con mezzi nuovi, suggeriti dai progressi della scienza. Durante la guerra fu sperimentata con successo la cura della malaria mediante l'applicazione dei raggi X in tenui quantità, ed oggi questo nuovo sistema curativo, di cui è inventore il dottor Antonino Pais, si applica su larga scala nella regione pontina.

Una grande stazione radioterapica, diretta dallo stesso prof. Pais, munita dei più moderni, potenti materiali, è sorta quest'anno a Terracina ed esplica la sua azione con resultati che già in pochi mesi si sono dimostrati mirabili: diffusasi rapidamente la notizia di guarigioni operate in casi ribelli ad ogni altra cura, centinaia di malati accorrono da ogni parte dell'agro e sono sottoposti ad esame caso per caso e gratuitamente, senza distinzione alcuna. La istituzione benefica costituisce il primo numero di un vasto programma di lotta antimalarica da estendersi a tutto l'ampio territorio. Se la fiducia degli ideatori e degli esecutori continuerà ad avere la conferma dei fatti, forse, in un avvenire prossimo, si verrà ancora una volta ad apprendere in Italia i novissimi mezzi per la lotta contro un flagello, che in tante plaghe del mondo miete vittime a migliaia.

Quando in tutto l'agro pontino sarà eliminato l'ostacolo derivante dalle periodiche invasioni delle acque, e il deflusso sarà ovunque regolato, quando saranno attenuati i pericoli dell'infezione malarica, l'opera di redenzione agricola, che oggi con pieno successo è avviata in due o tre lembi della pianura, potrà essere estesa via via, fino a trasformare in plaghe coltivate ed abitate tutte le zone og-

LE PALUDI PONTINE.

gi totalmente abbandonate ed improduttive. Si ha insomma l'impressione, che a un secolo e mezzo di distanza dalla grande iniziativa di Pio VI, l'opera di rigenerazione sia oggi ripresa in tutta la sua complessa vastità, con l'ausilio degli strumenti più agguerriti e delle energie più fattive. La fatica è lunga, la mèta è ardua. Ma se si pensi agli enormi progressi compiuti in ogni campo nei centocinquant'anni trascorsi dall'ultimo e maggior tentativo fatto a beneficio della regione pontina, se si pensi che oggi il tentativo si rinnova in condizioni di gran lunga migliori e col sussidio di una lunga e tenace esperienza, non si può nutrir dubbi sull'esito finale.

L'impresa gigantesca, che interessa tutta l'Italia, deve richiamare l'attenzione di tutta l'Italia e deve esser sorretta dal conforto di quanti hanno fede. È utile che molti vedano coi propri occhi e si rendano conto dell'opera che si va svolgendo. Una gita nella pianura pontina dovrebbe entrare ormai nel programma dei turisti che visitano senza fretta Roma, la Campagna, il Lazio meridionale. E non bisogna fermarsi ai dintorni della linea ferroviaria, a Ninfa, a Cori, a Sermoneta. Chi voglia, può oggi avere i mezzi di spingersi fin nel cuore della regione. Dal punto di vista paesistico, una escursione di due o tre giorni, non disagevole, è largamente compensata da attrattive varie e inconsuete, attrattive che, in parte almeno, scompariranno forse, quando la regione rivivrà, trasformata dai lavori di bonifica agraria, idraulica e sanitaria, che insieme connessi, si vanno svolgendo.

E come alla contemplazione di un paesaggio dei più caratteristici si associa la visione della vasta e benefica opera trasformatrice, così nell'animo del visitatore si mescola, alle indimenticabili impressioni suscitate dagli spettacoli naturali, il sentimento di giustificato orgoglio, che desta in ogni italiano l'imponenza della nuova impresa di redenzione del paese e degli abitanti.

ROBERTO ALMAGIÀ.

(Fot. favorite dalla cortesia della Soc. « Bonifiche Pontine »).

NOTE DI FOTOGRAFIA TURISTICA

L' APPARECCHIO

Che cos'è il turismo senza la fotografia? Come si può ammettere che si possano visitare città d'arte, ammirare panorami, scalare montagne, senza quella ormai tanto piccola e maneggevole e pratica macchinetta, che avrà poi la virtù di far rivivere ai nostri occhi tutto quanto ha formato la nostra gioia?

Ma non si ottengono belle, nitide fotografie senza conoscere bene gli apparecchi, che vengono costruiti a tal uopo con tecnica sempre più perfetta. Il dottor Arturo Rossi, *competentissimo in materia, comincia da questi argomenti una serie di articoli che lo abbiamo pregato di dettare in servigio dei turisti fotografi.*

Il turista fotografo ha delle esigenze ben diverse dal comune dilettante, per modo che nella scelta dell' apparecchio, che dovrà essergli compagno fedele ed inseparabile nelle escursioni e nei viaggi, deve vagliare tante cose, non solo per ciò che si riferisce al formato, ma ancora per quanto riguarda il tipo dell'apparecchio.

Compulsare lungamente un catalogo sicuramente può esser utile, ma davanti a tanti tipi di apparecchi tutti, naturalmente, ben decantati, il debuttante finisce col cadere nelle pastoie dell'incertezza, da cui di certo non lo liberano nè i consigli dell'amico già dilettante, più o meno esperto, che in generale porta alle stelle il suo apparecchio, nè la contemplazione dei più svariati modelli esposti nella maniera più civettuola, nelle vetrine del rivenditore. Forse più che dai suggerimenti dell'amico e del rivenditore e dalle descrizioni dei cataloghi, da una descrizione comparativa dei principali tipi d'apparecchi che oggigiorno offre l' industria, il turista, oltre che un concetto alquanto preciso di ciascuno di essi, potrà anche formarsi quel criterio che gli sarà di guida nella scelta della cameretta che meglio stimerà corrispondergli.

In primis et ante omnia..., veda, il nostro futuro seguace di Daguerre, di non lasciarsi adescare dai prezzi modesti, poichè normalmente, per dirla in gergo aritmetico, la robustezza dell'apparecchio e la perfezione di ognuno dei suoi organi, specialmente dell'obbiettivo, son inversamente proporzionali al costo. Spendere poco non è economia, poichè disponendo di una macchinetta di prezzo limitato, colla pratica si faranno manifeste le sue deficienze e si finirà col sentire il bisogno di sostituirla con altra più perfetta che possa dare quanto, ed in ogni contingenza, si vuole da essa. Fatta questa premessa necessaria, cominciamo la nostra rassegna partendo dall'apparecchio a piede, da posa o, come viene anche chiamato, da viaggio, benchè sia proprio esso quello cui sicuramente non ricorre... il turista (fig. 1).

L'apparecchio da posa risulta schematicamente di due corpi in legno, uno anteriore e l' altro posteriore, collegati da un soffietto di pelle, o di altro tessuto impermeabile alla luce; il

LE TRE DIFFERENTI POSIZIONI DEL FOTOGRAFO.

primo porta l'obbiettivo e l'altro il vetro smerigliato, sostituibile dal telaio negativo in cui è posta la lastra sensibile. I due corpi sono adattati perpendicolarmente ad una tavoletta pieghevole che si fissa al treppiede raccorciabile. L'apparecchio può chiudersi avvicinando i due corpi e piegando contro il posteriore la tavoletta in parola su cui scorrono. Per la messa a fuoco, a seconda della costruzione, si può muovere in avanti o indietro il corpo posteriore o l'anteriore, oppure entrambi. I modelli più perfezionati hanno l'obbiettivo spostabile sì verticalmente che lateralmente, ed altri dispositivi speciali che per brevità tralasciamo di ricordare.

FIG. I.
L'APPARECCHIO DA POSA, VISTO DAL DAVANTI.

L'apparecchio che fu detto da «viaggio» e cui, forse meno di qualunque altro conviene quest'appellativo, non è consigliabile per i formati turistici, imperciocchè altri tipi di camere dei quali può riguardarsi il prototipo, raccolgono in sè tali e tanti pregi, da eclissarlo, turisticamente parlando. La camera da «viaggio» è però sempre adatta, per i formati riguardevoli, al professionista quando sia costretto ad operare fuori del suo studio ed anche al turista che, partendo da un concetto esclusivamente artistico, non voglia accontentarsi delle fotografie di un quarto di lastra, o simili, e che abbia in sè l'encomiabile buona volontà di caricarsi del non lieve pondo della camera, con relativo fabbisogno, di grande formato.

Godeva, fino ad anni fa, la simpatia dei dilettanti il *detective* (figg. 2 e 3), l'apparecchio a «cassetta», di origine inglese, oggi quasi del tutto spazzato via dall'americana *folding*. Al *detective* per la sua semplicità di maneggio dobbiamo se, in gran parte, la fotografia si è rapidamente e largamente diffusa: gli dobbiamo perciò una certa riconoscenza. Anche se la *folding* l'ha strappato dalle mani del dilettante crediamo convenga ricordarne egualmente i pregi ed i... difetti. Il *detective* è una vera e propria cassettina, fornita posteriormente di uno sportello dal quale, su appositi telaini, si introducono le lastre in numero di 6 a 12, oppure 24 pellicole rigide e piane. Sulla faccia anteriore porta l'obbiettivo, l'otturatore, i diaframmi e il mirino.

Le lastre, che son tenute normali rispetto all'asse dell'obbiettivo, si scambiano con un sistema assai semplice, pel quale quella impressionata, rovesciandosi sul fondo dell'apparecchio cede il suo posto all'altra che immediatamente la segue. Otturatore, sempre armato e pronto per lo scatto, diaframmi e scambio di lastre, vengono tutti manovrati dall'esterno dell'apparecchio che ha il bel vantaggio di non presentare parti sporgenti. La semplicità e la rapidità di funzionamento dell'apparecchio a «cassetta» invano potremmo ricercarle in altri tipi, coi quali non sarà mai consentita la rapida presa delle istantanee, necessaria ed utile in determinate contingenze, come con il *detective*. Questo va preso così com'è, semplice, col suo obbiettivo a fuoco fisso, senza messa a fuoco cioè, acromatico o rettolineare, di debole luminosità, privo dello spostamento nei due sensi, ecc.; difatti, le modificazioni o, se vogliamo, i miglioramenti introdotti nella sua costruzione, lo resero di maneggio più complesso e, togliendogli le sue caratteristiche non gli conferirono quelle vere e proprie degli apparecchi pieghevoli cui lo si voleva avvicinare, così che non sortirono quel successo che forse i fabbricanti si ripromettevano.

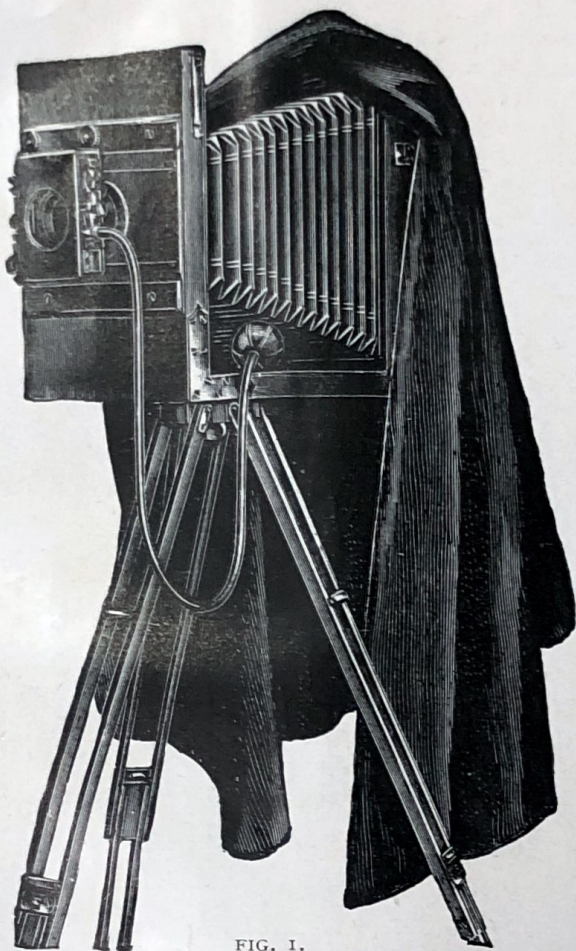
Il peso ed il volume ingombrante del *detective* furono le cause che ne determinarono il declinare non appena la *folding* fece la sua apparizione. Si aggiungano al peso eccessivo

ed al volume, l'impossibilità del controllo delle imagini, per modo che è sempre assolutamente necessario affidarsi ai mirini, in cui spesso l'imagine non riesce inquadrata come sulla lastra, la rigidità, che specie per un apparecchio da turismo deve escludersi per quanto è possibile, la facilità con cui le lastre possono subire delle avarie, il numero limitato di lastre di cui il dilettante può disporre ed altre cause ancora, e ci si darà facilmente ragione del perchè al *detective* andò in poco tempo mancando quella preferenza del dilettante che prima era stata elemento della sua grande diffusione.

FIG. 2. - IL «DETECTIVE».

Il *detective* è l'apparecchio di chi non voglia sobbarcarsi, al momento dell'esposizione, a certe considerazioni, di colui cioè che su due piedi vuol fare un buon numero di fotografie con la massima semplicità. Il nostro apparecchio perciò non può venir consigliato al dilettante turista che desidera ottenere qualche cosa di migliore di quanto esso possa dare, al dilettante cioè che vuol imprimere un po' della sua personalità o del suo senso artistico alle fotografie, poichè in ciò il *detective* non potrà mai favorirlo, lavorando quasi del tutto automaticamente, e lo automatismo non è concepibile in fotografia.

FIG. 3.
SCHEMA DI UN APPARECCHIO «DETECTIVE».
(*A*, lastre; *B*, molla di pressione; *C*, sportello; *D*, mirino; *E*, obiettivo; *F*, diaframma; *G*, bottone di scatto dell'otturatore).

Nella *folding* (fig. 4), la cameretta pieghevole che vediamo quotidianamente usata dal dilettante, crediamo di scorgere il tipo che meglio si adatta alla fotografia turistica, a cagione più specialmente del suo peso e delle sue dimensioni, le quali pel formato 9×12 il più comune, non hanno bisogno d'esser ricordate se non altro perchè non ci sarà lettore che non abbia visto una *folding* sparire, dopo l'uso, nelle tasche dell'operatore.

La *folding* aperta ha la forma di uno dei così detti apparecchi da viaggio; la sua fronte è spostabile in avanti ed indietro. È facilmente chiudibile, facendo rientrare la fronte coll'obbiettivo, otturatore, diaframmi, ecc. nel corpo posteriore, la cui faccia vien chiusa anteriormente dalla base dell'apparecchio: con ciò le parti delicate vengono messe al sicuro e perfettamente riparate. Quasi tutti i tipi sono forniti di vetro smerigliato per la messa a fuoco, che è però eseguibile anche con una scala graduata... purchè si sappia ad occhio ben stimare la distanza del soggetto, in tal caso conviene, per mettere in campo questo ultimo, servirsi del mirino che non sempre soddisfa completamente. I modelli più perfetti di *foldings* sono dotati di spostamento dell'obbiettivo nei due sensi, di doppio o anche triplo allungamento del soffietto, per modo che, con obbiettivi sdoppiabili, si può usare l'uno o l'altro degli elementi, ed ancora di doppio otturatore, all'obbiettivo e alla lastra per le ultra-istantanee (figura 5).

Di *foldings* ne abbiamo che possono competere, per semplicità di maneggio, col *detective*: come quelle a sole pellicole in rotolo, caricabili in pieno giorno, e che escludono assolutamente le lastre. Questo tipo è per lo più senza vetro smerigliato, per cui ha solo la messa a fuoco all'infinito, e spesso anche lo spiegamento, automaticamente: basta premere un bottone e l'apparecchio è pronto per funzionare.

Più complicato, ma superiore alla *folding* per sole pellicole in rotolo, è il modello per lastre che si deve ritenere adatto a qualunque genere di fotografia, dai soggetti di ge-

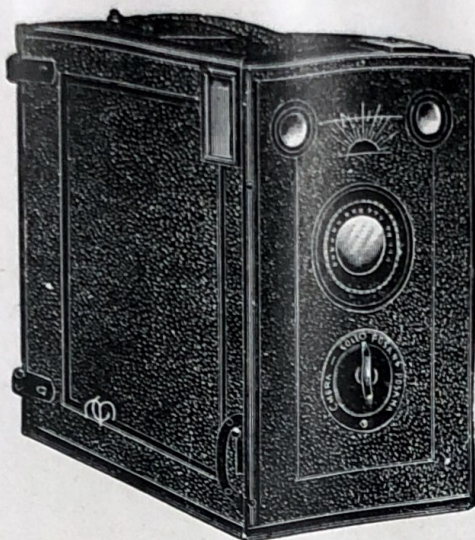
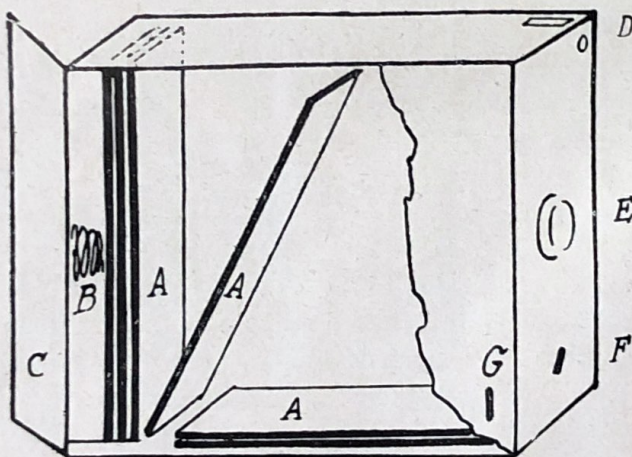
nere, al paesaggio, ai ritratti e via dicendo. Perciò esso è sempre accompagnato dal vetro smerigliato.

L'introduzione poi delle pellicole piane in pacco (*filmpack*) ha reso la *folding* a lastre più pratica, sia per la semplicità con cui le pellicole possono scambiarsi, sia ancora per il minimo peso di un tal materiale sensibile che assomma in sè qualità che, in certi casi, e sotto dati riguardi, lo rendono fotograficamente superiore alle lastre.

FIG. 4. - «FOLDING» SEMPLICE A LASTRA.

La primitiva *folding* s'è prestata a tutte le innovazioni della tecnica fotografica; si spiega così facilmente com'essa abbia potuto imporsi divenendo man mano l'apparecchio capace di rispondere a quasi tutte le necessità del dilettante. Si è da taluni osservato che nelle *foldings* non c'è la sufficiente robustezza perchè possa verificarsi un perfetto parallelismo tra la fronte e la lastra: ciò potrà dirsi delle macchinette economiche o di quei modelli nella costruzione dei quali si pensa più alla riduzione delle dimensioni che al resto; di ciò tuttavia, chi fa una buona spesa non deve preoccuparsi.

Alla *folding* può applicarsi qualunque obbiettivo, dal semplice acromatico all'ultima creazione dell'ottica fotografica, e la sua costruzione è tale che possono venir messe in valore tutte le caratteristiche degli obbiettivi. Se una volta al novellino si poteva consigliare l'apparecchio a piede affinchè si rendesse ragione dell'importanza della messa a fuoco, dell'uso dei diaframmi, dello spostamento dell'obbiettivo, e ancora perchè potesse studiare le qualità degli obbiettivi, cose tutte più che necessarie per chi vuol apprendere quel tanto che occorre per far della fotografia colla testa fuori del sacco, attualmente simile suggerimento non ha più ragione d'essere, poichè la *folding* a vetro smerigliato serve benissimo come apparecchio d'istruzione oltre che per i provetti che amano la fotografia dal punto di vista artistico.

Forse si dirà che chi scrive considera la *folding* assai benevolmente: non è possibile negarlo; ma gli è certo che il nostro apparecchio, pur avendo i suoi difetti e le sue manchevolezze, tutto sommato, soddisfa ad un maggior numero di condizioni più di qualunque altro a mano. Con tutte le trasformazioni e applicazioni subite, la *folding* a lastre, può riguardarsi di uso veramente generale e, senza reticenze, va raccomandata al turista; lo uso lo convincerà che essa può prestarsi a qualunque genere di fotografia cui egli voglia dedicarsi.

Della *jumelle* molto diffusa in Francia, forse perchè colà nata, ma che da noi, crediamo giustamente, non ha avuto troppo successo, daremo un brevissimo accenno e solo perchè rappresenta l'anello di congiunzione tra il *detective* e la *folding*. Di quest'ultima la *jumelle* possiede alcune delle caratteristiche unitamente a parte di quelle, poco razionali, del *detective*.

La *jumelle*, rigida come la camera a «cassetta», ha la forma di un tronco di piramide: è fornita di vetro smerigliato, rende quindi possibile l'esame delle imagini. Viene usata tanto coi chassis per lastre che con magazzino, capace di 6-12 lastre, voluminoso,

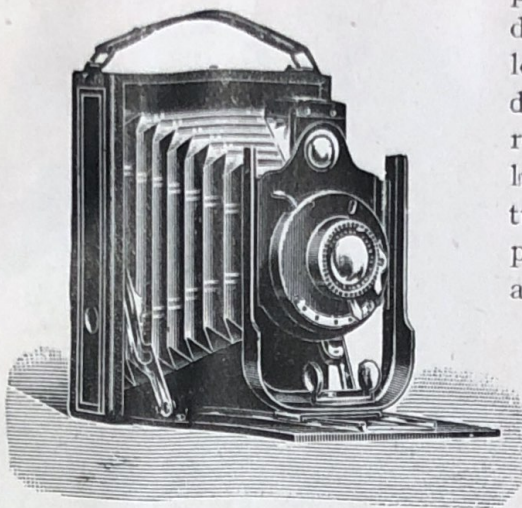
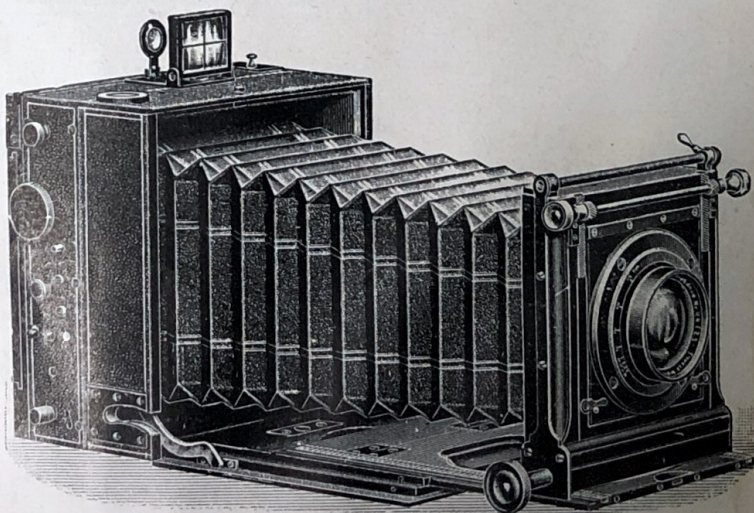



FIG. 5. - «FOLDING» CON OTTURATORE A TENDINA E MIRINO A VISIONE DIRETTA.

pesante che non ha sempre un funzionamento perfetto e regolare (fig. 6). Dalla *jumelle* è bandito l'obbiettivo a fuoco fisso sostituito con quello con montatura elicoidale, col qual sistema, a seconda delle necessità, è avvicinabile o allontanabile dal vetro smerigliato. Nella *jumelle* il mirino a visione diretta costringe, nella presa delle fotografie a tener l'apparecchio all'altezza dell'occhio; in tal modo le immagini vengono raccolte dalla lastra come sono vedute, mentre invece con gli apparecchi dotati di mirino a riflessione, e che perciò si devono tenere circa all'altezza del petto, le fotografie che si ottengono riescono come se noi vedessimo i soggetti con l'occhio in tale posizione. A certi tipi di *jumelles* sono stati adattati gli otturatori alla lastra ed anche un piccolo soffietto.

Il nome di *jumelle* fu dato a questo apparecchio perchè i modelli primitivi risultavano di due camerette parallelamente saldate insieme, mentre col suo obbiettivo una funzionava da mirino, l'altra con la lastra, era la vera e propria camera fotografica. Da prima serviva per il controllo dell'immagine e per la messa a fuoco e per far scattare l'otturatore, quindi della seconda al momento giudicato opportuno.

Abbiamo ripetutamente fatto menzione dell'otturatore alla lastra (fig. 7), inventato dall'Anschütz e applicato dalla Göerz a quel tipo di apparecchio che i cataloghi registrano col nome di *Klapp*. L'otturatore alla lastra, o a tendina, che dir si voglia, è costituito da una tendina, avvolgibile su due rocchetti, fornita di una fessura, di larghezza variabile e lunga quanto una delle dimensioni della lastra. La tendina scorre, con velocità regolabile, immediatamente davanti alla lastra quando questa deve essere impressionata. Facendo variare la velocità di traslazione della tendina e la larghezza della fenditura si aumenterà o diminuirà la durata di esposizione di ogni singolo punto della lastra. Questo modo di esporre la lastra importa come conseguenza che ogni regione di questa non venga impressionata nel medesimo istante: nelle fotografie di soggetti dotati di rapidissimo movimento ciò costituisce un inconveniente, poichè le immagini possono riuscire più o meno deformate. La posizione della tendina è stata ben scelta poichè la lastra utilizza tutti i raggi luminosi che arrivano all'obbiettivo, a differenza di ciò che avviene cogli otturatori all'obbiettivo. Con apparecchi forniti di otturatore alla lastra sono consentite istantanee di 1/1000 di secondo e anche meno, come pure le pose.

FIG. 6. - MAGAZZINO PER 12 LASTRE.

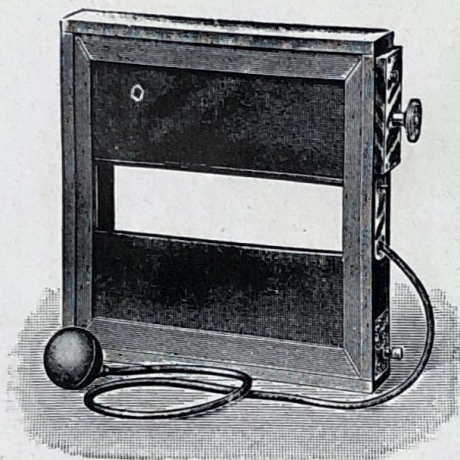



FIG. 7. - OTTURATORE A TENDINA.

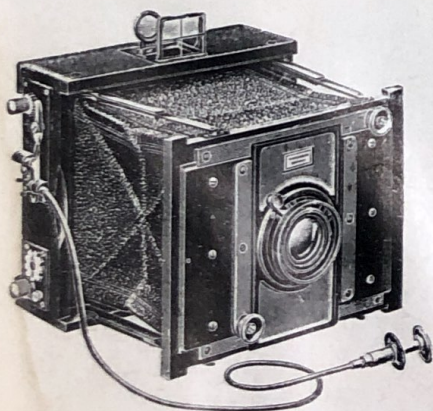



FIG. 8. KLAPP, APPARECCHIO A TENDINA.

Il *Klapp*, al quale per primo fu applicato simile tipo di otturatore, non è che una *folding* di aspetto, se vogliamo, un po' tozzo senza il piano su cui porre la parte frontale, essendo questa, quando l'apparecchio è aperto tenuta fissa alla posteriore con quattro aste metalliche, articolate a forbice, colle quali vien conferito a tutto l'insieme un'ottima rigidità e un perfetto parallelismo tra obbiettivo e lastra (fig. 8). Con questa disposizione lo spiegamento dell'apparecchio è molto rapido e immediatamente s'ottiene la messa a fuoco per l'infinito. La carica dell'otturatore spesso però richiede un certo tempo.

L'obbiettivo della *Klapp* è sempre con montatura elicoidale per poter eseguire la messa a fuoco degli oggetti vicini, la fronte dell'apparecchio, una volta estratta dal corpo posteriore, restando fissa nella posizione raggiunta. Certi tipi oltre che l'otturatore a

tendina portano ancora quello all'obbiettivo. Col *Klapp*, che ha il suo vetro smerigliato e il mirino a visione diretta, s'impiegano tanto le lastre che le pellicole rigide.

A cagione dell'otturatore a tendina, che è collocato nel corpo dell'apparecchio, e dei meccanismi necessari al suo funzionamento, il *Klapp* è più ingombrante della *folding* e, in genere, anche più pesante. Esso, pur essendo un apparecchio di uso generale, ha carattere spiccatamente sportivo, e manifesta la sua utilità nelle grandi istantanee, potendosi con il *Klapp* fermare sulla lastra una automobile spinta alla massima velocità o il ginnasta nel momento in cui, in un salto, rimane sospeso in aria (figura 9). Ma anche la *folding*, si dirà, munita di otturatore a tendina può benissimo servire allo scopo... Il mirino, questo piccolo accessorio, che dovrebbe essere qualche cosa di perfetto, poich'esso dovrebbe in miniatura mostrarci l'immagine del soggetto da fotografare in perfetta corrispondenza con quella che si proietterà sulla lastra, come s'è già visto, di sovente lascia non poco a desiderare, così che il controllo con il vetro smerigliato, nei lavori di un certo impegno o interesse, si impone, sia per studiare il soggetto che per stabilire il punto di vista da cui deve esser ritratto, sia anche per un'esatta messa a fuoco. Tutto ciò fa perdere del tempo che, alle volte, è prezioso con soggetti animati. Questo costituì l'incentivo che diede origine alla camera a specchio riflettore, la *Reflex*. L'apparecchio chiuso sembra un *Klapp* di grandi dimensioni, e come in questo la fronte portante l'obbiettivo si estrae dal corpo principale, col solito sistema (fig. 10 e 11). Nella *Reflex* l'obbiettivo proietta l'immagine su di uno specchio delle dimensioni della lastra, inclinato a 45°, che a sua volta la rimanda sul vetro smerigliato, il quale occupa la faccia superiore dell'apparecchio, ed è, per la visione, protetto da un ampio cappuccio opaco. Allorquando l'immagine riflessa dallo specchio, e con questo messa a fuoco, si presenta nelle volute condizioni, premendo un bottone, scatta l'otturatore a tendina e nel contempo lo specchio si sposta affinchè l'immagine venga ricevuta dalla lastra.

FIG. 9.
ESEMPIO DI FOTOGRAFIA OTTENUTA CON APPARECCHIO CON OTTURATORE A TENDINA.

Alla *Reflex* i *châssis* negativi si applicano ad un telaio girevole che permette la presa delle fotografie sia in altezza che in larghezza. Quest'apparecchio di funzionamento rapido e che vanta, nonostante ciò, la possibilità di una messa a fuoco perfetta e di cogliere il soggetto quando lo specchio lo riflette nella maniera e nel modo più opportuni, gode, e giustamente, le simpatie di coloro che amano la fotografia, oltre che come mezzo per ricordare luoghi, scene od altro, sotto l'aspetto artistico. Tuttavia ha i suoi inconvenienti: volume notevolissimo, peso non trascurabile, necessità asso-

luta di eseguire l'esposizione all' altezza del petto e qualche altro che la pratica potrà rendere evidente. Certo si è che la *Reflex* è un apparecchio che risponde ai requisiti voluti da ogni genere di fotografia, dall'artistica alla sportiva e perciò in essa sono accoppiati tutti quei caratteri che derivano dalle più perfette creazioni della tecnica fotografica.

FIG. 10. - IL « REFLEX ».

Gli amatori della stereoscopia, con la quale le immagini dànno una perfetta sensazione del rilievo e delle distanze, trovano nelle camerette stereoscopiche (figura 12), il mezzo per ottenere fotografie che soddisfino ai loro desiderata. Tali apparecchi si costruiscono nel tipo *jumelle*, *folding*, *Klapp* e anche *Reflex*, e risultano di due camere parallele dotate di due obbiettivi perfettamente eguali, tra i cui assi ottici deve intercorrere la stessa distanza ch'è tra gli assi ottici degli occhi nostri. Con le camere stereoscopiche si ottengono simultaneamente due immagini dello stesso soggetto che, esaminate poi allo stereoscopio appariscono rilevate.

Abbiamo così visto i principali tipi di apparecchi, senza curarci delle varietà che possono essere state da essi generate e nelle quali spesso sono fusi insieme i caratteri delle forme fondamentali: abbiamo di essi cercato di mettere in vista pregi e difetti ed abbiamo alle volte anche manifestato delle preferenze al fine di rendere più evidenti i criteri che deve seguire il turista nella scelta di una camera fotografica, la quale, oltre che servirgli nei viaggi e nelle escursioni, gli possa riuscir utile in quei generi di fotografia cui volesse dedicarsi quando la stagione, le occupazioni od altro gli vietassero di muoversi.

A. ROSSI.

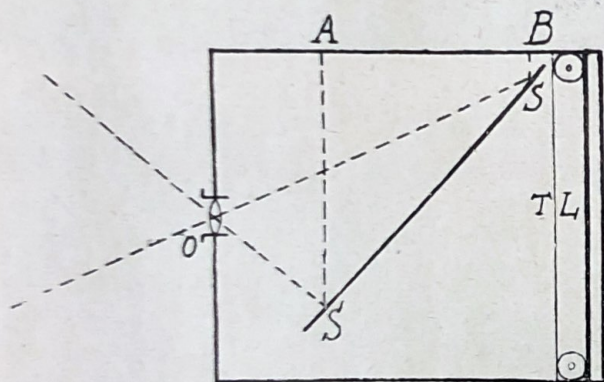



FIG. 11. - SCHEMA DI APPARECCHIO « REFLEX ».
(*SS*, specchio; *AB*, vetro smerigliato; *O*, obiettivo; *T*, tendina; *L*, lastra).

Dobbiamo gran parte delle illustrazioni che accompagnano l'articolo alla cortesia della Ditta Ganzini di Milano, che, come è noto, è fra le più importanti case costruttrici di materiale fotografico italiane.

FIG. 12. - CAMERA FOTOGRAFICA STEREOSCOPICA.

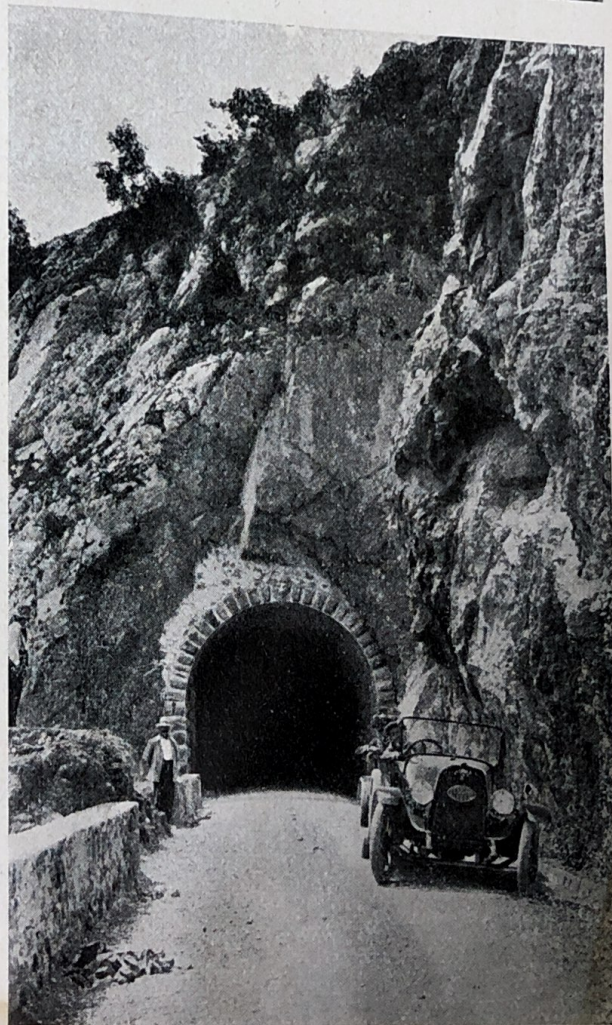
La nuova strada del Banale.

Subito dopo la data dell'armistizio, il Comando Genio I Armata iniziava i lavori di costruzione della tanto agognata Strada del Banale (Molveno-Andalo) toccante come luoghi principali Stenico-Ponte Arche-S. Lorenzo-Molveno e congiungente le Giudicarie con la Valle di Non.

La prosecuzione dell'opera veniva poi affidata all'Ufficio Tecnico Provinciale di Trento che portava nell'estate 1921 la prima parte del progetto al suo compimento.

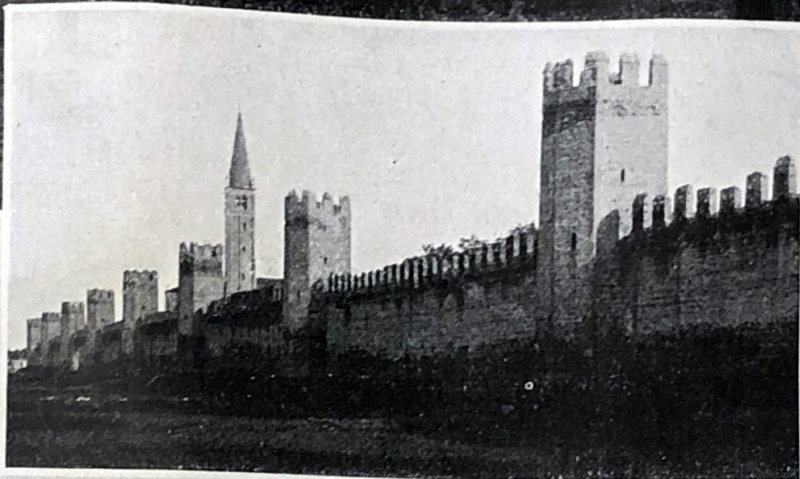
La strada è una magnifica e coraggiosa opera d'arte, costruita con tecnica moderna attraverso terreni e plaghe i più svariati, e per i panorami sempre nuovi che vi si gode lungo tutto il suo percorso di 17 km., forma una delle più interessanti ed attraenti camionabili alpine turistiche della Regione.

Siamo lieti di pubblicare alcune fotografie che mostrano la linda borgata di Stenico, dominata dal castello; l'imbocco della galleria presso S. Lorenzo e un ardito tratto della nuova rotabile presso quella località.

(Notizie di M. Ceranelli — fot. di G. B. Unterveger . Trento).

MONTAGNANA

A poco più di quaranta chilometri da Padova, da Vicenza e da Rovigo, e a cinquanta circa da Verona, sulla linea secondaria della via ferrata, che congiunge, con gran lentezza, Monselice a Pavia, Montagnana non è nè conosciuta nè visitata come meriterebbe. Eppure, questa piccola città ha una maravigliosa cinta, preservata con vigile affetto dalle ingiurie dei secoli e difesa tenacemente dal pericolo di nuove aperture. Per trovare una fortezza così integra e così vasta, bisogna andar a Carcassona in Francia; nel Veneto, si può citare l'esempio, non troppo conforme per lo stile e per lo stato di conservazione, di Cittadella, che allarga le misure del castello gentilizio, i cui avanzi si studiano agevolmente anche ad Este e a Castelfranco.

Le mura di Montagnana hanno 1925 metri di circuito, ventiquattro torri esagone e due maestosi castelli. Il solo enunciato di un simile tema d'architettura militare incuriosisce; e qui, alle parole ed ai richiami inevitabili della storia, vengono in aiuto le figure. Un documento del 1100 certifica dell'antichità del muro, con contrafforti ad arco (*fornices*), ma nel 1242 Ezzelino da Romano lo fece incendiare e non se ne potè più servire. Per godere il frutto immediato della difficile conquista, costruì nello stesso luogo una rocca, di cui si ammira ancora la tarchiata torre quadra, alta quarantaquattro metri, che portava sette piani di difesa ed il tetto a padiglione. Essa pianta in falso (mentre di solito il mastio s'erige dal centro della fortificazione), ma il tracciato originario dell'opera ezzeliniana è divenuto irriconoscibile, dopo un riadattamento a caserma, permesso sotto il dominio austriaco. Due torri quadre, che rimangono fra i muri più volte manomessi, s'incastravano negli angoli della costruzione a pianta rettangolare, e l'odierna Porta Padova corrisponde all'ingresso del castello, munito di portoni ferrati, di saracinesche e di ponti levatoi. Il rifacimento dei merli sull'avancorpo e sul parapetto interno contradice alla disadorna fierezza della fabbrica, di cui la nuda e gagliarda torre è l'espressione più significativa. Il doppio sporto, necessario a manovrare il primo ponte mobile, ri-

MONTAGNANA: MURA E TORRI.

MONTAGNANA: MURA E TORRI. IN BASSO: PORTA LEGNAGO VISTA DA NORD.

corda Porta Bassano a Cittadella, la quale ha le merlature risarcite guelfo-ghibelline.

Diametralmente opposta a Porta Padova è Porta Legnago, ossia il Castello degli Alberi, costruito da Francesco da Carrara, il vecchio, signore di Padova nella seconda metà del secolo decimoquarto (1350-88). Siamo davanti ad un lavoro di stile libero, dove la forza pesante delle masse non rinunzia alla estetica delle linee che si sovrappongono e si frastagliano. La parte rettangolare, in cui si interna la strada d'accesso alla città, ha una colossale corazza di muraglia, e le quattro porte sono protette da due ordini di *fornici*, con i piani livellati, sui quali i difensori potevano resistere con disperato coraggio, contendendo al nemico, chiuso nello stretto e colpito dall'alto, il passo all'ultimo portone. A rinfianco dell'ossatura centrale, un secondo riparo supera il primo e comunica con la torre quadra, alta trentadue metri e singolare per il coronamento a piombatoi, sostenuto da modiglioni scaglionati. Nei quattro angoli una cresta di tre merli s'eleva sulla teoria laterale degli altri, e se il moderno racconciatore eccedette un tantino nel suo compito, allungandoli, è giusto rammentare, a sua scusa, la varietà d'altezza nel muro perimetrale e la torre consimile nel Castello Carrarese di Este, i cui merli sopraelevati sono un prolungamento necessario degli spigoli vivi e un abbellimento che non disdice alla gravità della costruzione. Due bastie avanzate si legavano, con ponti levatoi al castello, intorno al quale correva l'acqua immessa nel fossato dal Frassine. È probabile che il Carrarese, durante l'erezione della sua fortezza, fosse spinto dagli abitanti del luogo a ristabilire la vecchia cinta, i cui avanzi trovarono in Franceschino de' Schiti un ottimo restauratore. Della coscienza d'artista ond'egli sostenne il difficile incarico è prova il lato a mezzogiorno, dove undici torri s'inseriscono nel muro, a intervalli di sessanta metri. Come sia pittoresca tale sfilata che

MONTAGNANA: L'INTERNO DELLE MURA.

sorge sopra il terrapieno digradante nel fosso, non occorre ripetere a chi guardi la figura. L'aspetto minaccioso delle fortificazioni s'attenua nel campanile francescano, la cui regolare snellezza s'affila come una preghiera nei crepuscoli che rosseggiano sul laterizio e che dànno una tinta di sogno e di ardore alle cose esenti dalla fragilità della vita e dalla stanchezza della vecchiaia. Sotto i merli guelfi non s'involtano le archeggiature romaniche, che sono forse il residuo degli antichi spaldi, come a Cittadella. La cortina si drizza solidissima e, a reggerla, provvede un sistema d'archi e di pilastri, sul quale gira il ballatoio o cammino di ronda che, pari ad un trincea pensile, permetteva la maggior libertà di movimenti al presidio. Il sesto lato delle torri s'apre con due archi di cui l'inferiore si agguaglia quasi ai *fornici*, e vi sono visibili le tracce dei tavolati per gli uomini d'arme alternantisi alle feritoie ed ai piombatoi; due comode pusterle mettevano alle munizioni della cinta. Torri quadre si conservano ad Este, a Cittadella e a Castelfranco; nel terzo castello nominato sono meno frequenti, hanno quattro merli d'angolo, soli e alti, sicchè sembrano sdentate, e la muraglia ha qualche sporto più basso — do.

vuto all'economia del lavoro, e meno elementare del rivellino o della coppia di merli rialzati (utile alle vedette intermedie), quale si incontra nel lato ad ovest delle mura montagnanesi. La torre esagona è molto più varia ed elegante di quella quadra, comunissima nei castelli del Veneto; cinque facce prominenti guidano la massa su quattro spigoli, dalla base a lieve scarpa alla merlatura, che ne guadagna prospettivamente. Il costruttore ha murato per l'eternità ed aveva invero « le seste — e, si aggiunga, l'archipenzolo — negli occhi » quando *gettava* i baluardi di Montagnana con filari di mattoni, con blocchi di trachite e con strati di pietra calcarea. La cortina ha subìto molti danni, ma non è diroccata in nessun punto; in essa vogliono esser distinti i lati a nord e a sud che, senza dubbio, risalgono al secolo decimoprimo, e che furono reintegrati nel 1360-70.

A levante e a ponente gli odierni ripari risorsero dai fondamenti negli anni fortunosi del Carrarese. Peccato che l'antico archivio sia distrutto e che l'iscrizione della lapide, infissa sulla fronte del Castello degli Alberi, sia scalpellata fin dai giorni della rivoluzione francese! Lo studio del monumento sopperisce, tuttavia, al silenzio delle carte, e le nostre congetture si fondano su poche notizie certe. La muraglia ad ovest fu rifatta nel Trecento; le mancano i contrafforti, e di qua e di là dal castello le torri non esistono più per trecento metri circa, mentre una base esagona, scoperta da pochi lustri, attesta che la cerchia antica era in tutti i lati eguale alla presente.

Non sono degne di nota le semplici modificazioni portate da due nuove porte: quella cinquecentistica, aperta sulla via di Vicenza e composta d'una torre rivestita di muro merlato, e l'altra — che conduce alla stazione — per la quale furono sfondati due *fornici*, alzando un terrapieno nel fosso circolare. La seconda torre a sinistra di Porta Vicenza fu ridotta a campanile, e il non lodevole consiglio fu pure seguito a Castelfranco. La cortina ad est conserva quattro torri esagone, e mostra più degli altri lati qualche contaminazione. Ma tutte le piccole deformità si correggono ammirando la bellezza dell'opera sì complessa e completa, che ha resistito alle armi e alle ragioni della pubblica salute, la quale sentirebbe gran benefizio, non già dai propositi dei demolitori, ma dal risanamento del muro che ha moltissimi *fornici* otturati da casipole o tane. Salviamo il muro millenario! La gente, che ammala alla sua ombra, esca all'aria della fertile pianura, compresa fra gli Euganei ed i Berici, e cessino le minacce alla storia e all'arte.

ALDO FORATTI.

L'attività della Lega Italo-Britannica di Londra

Fondata nel luglio 1916, la Lega Italo-Britannica, che ha sede in Grosvenor Street 74, Londra W. 1., ha svolto nei primi cinque anni di vita una attività veramente notevole per far conoscere l'Italia in Inghilterra, e per una amichevole reciproca comprensione delle due nazioni amiche. Fra gli altri risultati, questa benemerita Associazione ha ottenuto che fosse mantenuto il sussidio del Governo Britannico al British Institute di Firenze, ed ha organizzato sottoscrizioni varie per soccorrere popolazioni duramente provate dal passaggio della guerra o del terremoto.

La sua attività prinicipale è però d'ordine essenzialmente culturale e di propaganda. Fin dal 1920 la Lega interessò personalmente i direttori dei più importanti giornali inglesi a por mente alla necessità che i sacrifizi fatti dall'Italia in guerra fossero meglio apprezzati in Gran Bretagna. Un Ufficio informazioni per la stampa da essa istituito ha compiuto un buon lavoro correggendo falsi dati e false notizie riguardanti il nostro Paese.

Un autorevole membro della Lega, il signor Arturo Serena, ha elargito un milione di lire per la fondazione di cattedre di inglese in Italia. La metà di questa somma venne data alla Università Bocconi di Milano, ed un'altra metà al British Institute di Firenze, per l'insegnamento superiore dell'inglese.

Conferenze periodiche su argomenti di interesse italiano vengono tenute nei locali della sede da lettori inglesi ed italiani. Ecco alcuni temi: Latini e Teutoni nell'Alto Adige; Le grandi bonifiche ferraresi; Ariosto; L'Umanità in Dante; La Dalmazia dal trattato di Rapallo in poi.

Il Touring, che vede in ogni attività di persone o di istituzioni che tendano a far meglio conoscere l'Italia una simpatica forma di collaborazione al proprio programma d'azione, formula l'augurio di sempre più lieti successi alla Lega Italo-Britannica di Londra.

IL PIÙ GRANDE LAGO ARTIFICIALE DEL MONDO

I GRANDIOSI LAVORI DEL TIRSO

L'Italia avrà presto il più grande lago artificiale del mondo: della lunghezza di 20 chilometri, della capacità di 416 milioni di metri cubi, raccoglierà le acque di una zona di 2.100 chilometri quadrati. Distribuirà l'acqua ad oltre 30.000 ettari di terreno, con un deflusso costante di 20.000 litri al secondo. — Una diga di 70 metri ed altre complesse opere in muratura (in totale 165.000 metri cubi di costruzioni) chiuderanno il grande lago, che darà vita ad una centrale elettrica, capace di sviluppare 50 milioni di kilowatt-ora all'anno!

Uno dei maggiori ostacoli al miglioramento agrario della Sardegna e, in genere, al suo rifiorimento economico ed al suo risanamento sanitario e, indubbiamente, l'incomposto suo regime idraulico.

Il sistema idrografico sardo è non solo assai povero, ma, anche, assai irregolare. Può dirsi che i corsi d'acqua isolani, torrenti più che veri e propri fiumi, non abbiano alcun regime: si caratterizzano per l'irregolarità del loro corso, per la loro natura torrentizia; abbondanti e travolgenti e, talvolta, apportatori di rovina e di lutto nella stagione invernale, in quella primaverile ed estiva scarseggiano tanto d'acqua da non essere capaci d'altro che di dar luogo ad impaludamenti. Nessuno di essi, allo stato presente, può essere utilizzato, come in molte altre regioni, come forza motrice o per irrigazione, e neanche come mezzo di comunicazione, o come strumento di trasporto e veicolo per la fluitazione del legname. Anzi, quale più quale meno, essi costituiscono un ostacolo per la viabilità, costringendo all'erezione di molte opere d'arte, e minacciando, spesso, quelle già esistenti.

IL BACINO, LA CENTRALE DEL TIRSO E LE CONDUTTURE IN COSTRUZIONE (LINEE CONTINUE) E IN PROGETTO (TRATTEGGIATE).

Questo triste regime, non solo è causa permanente di pericolo per gli abitati e di danno per le campagne, con gli straripamenti e le inondazioni, ma contribuisce, con gli impaludamenti, a conservare all'isola il sinistro pericolo della malaria.

Un igienista insigne, il Loriga, in una sua relazione al Primo Congresso Regionale

PANORAMA DEL CANTIE[RE]

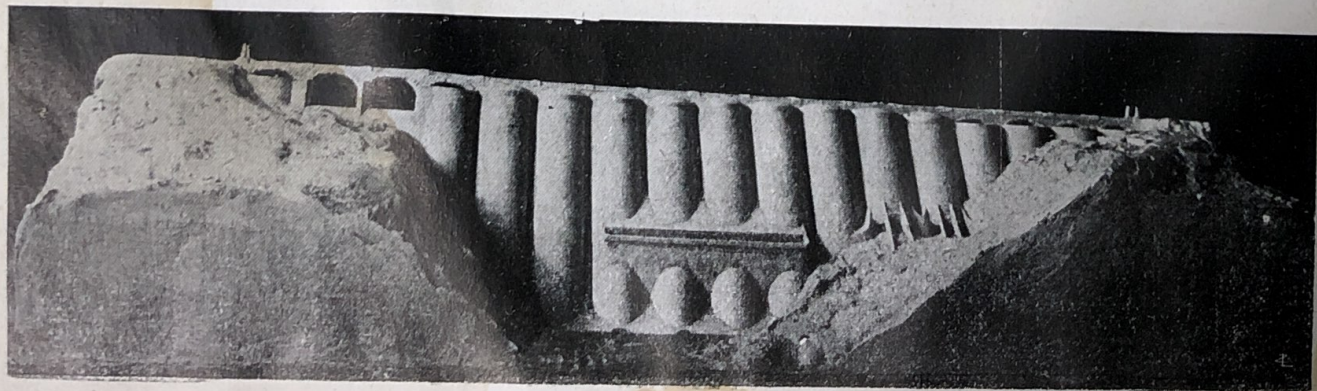
Sardo, affermava che non tanto al grande paludismo è dovuto il diffondersi di questo morbo pandemico, quanto alle numerose pozzanghere che, per l'anarchico corso dei torrenti, si formano negli avvallamenti del suolo e in cui a miriadi si sviluppano le anofele nella stagione propizia.

Ora quando si pensi che le anofele sono il mezzo di trasmissione dei germi malarici, che solo nell'acqua stagnante esse si sviluppano, s'intende tutta la necessità di eliminare, o, quanto meno, correggere l'ambiente favorevole al loro sviluppo. E d'altra parte, la malaria va considerata, oltre che come causa prima di mortalità, come origine permanente di deperimento organico e di inerzia fisica per i sopravviventi e di danno economico per il paese, rendendo disabitate e prive di casolari le campagne, non permettendone un'intensa lavorazione.

S'imponeva, quindi, la necessità, non soltanto di contenere e disciplinare con acconcie opere di arginamento, questa grande forza idraulica, ma di utilizzarla a vantaggio dell'uomo, di servirsene per l'agricoltura come irrigazione e per l'industria come forza motrice, sottraendola alla sua sinistra funzione.

***

Se il carattere idrologico di un paese è della massima importanza per tutta la sua vita economica e sociale, per i suoi commerci, per le sue industrie, per la sua agricoltura e per la pubblica sanità, la questione assumeva un particolare valore per la Sardegna, a causa delle sue speciali condizioni climatiche, le quali da esso in parte dipendono e in parte su di esso reagiscono.

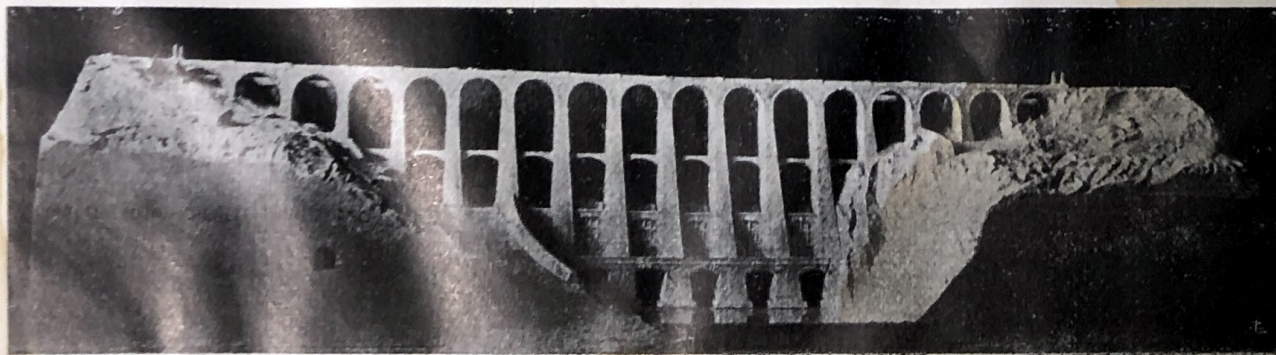
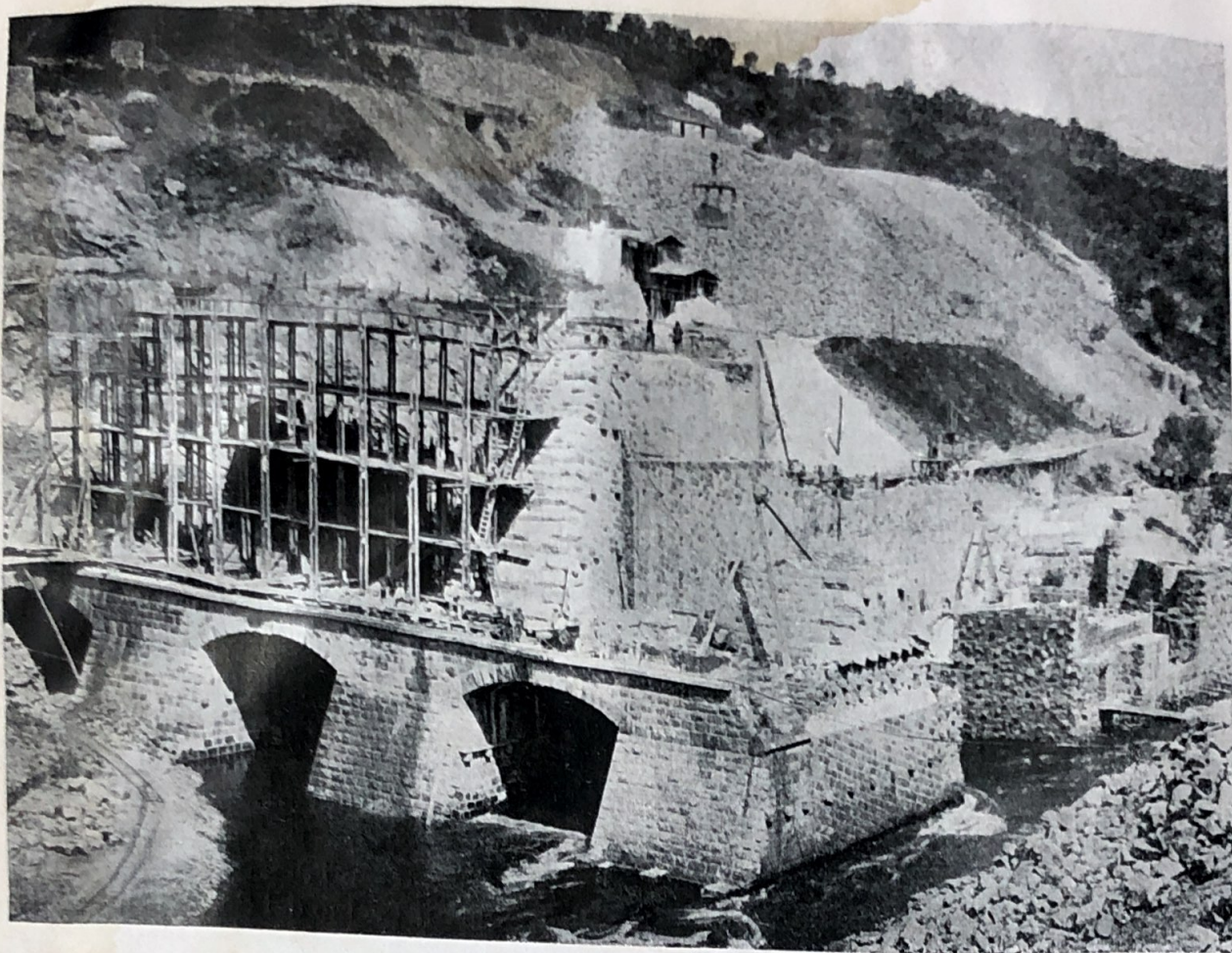
Il suolo sardo, è vero, è baciato dal più meraviglioso sole meridionale, ma il suolo senz'acqua crea il deserto. L'isola gode senza

MODELLO DELLA DIGA DI SANTA CHIARA DI ULA (TIRSO), VEDUTA A MONTE.

PER I LAVORI DEL TIRSO.

dubbio di un clima mitissimo, ma non è la mitezza del clima che formi, in via assoluta, la fortuna d'una regione agraria, bensì la frequenza e la regolarità delle precipitazioni acquee, propizie alla produttività delle terre. Ora in Sardegna può dirsi non vi siano stagioni intermedie; come in Sicilia ed in Calabria, in Sardegna piove soltanto durante i mesi invernali, o nel tardo autunno o in principio di primavera. Da ciò i deficienti raccolti dei cereali, la scarsezza dei foraggi e la conseguente mortalità o, nella meno peggiore delle ipotesi, il deperimento del bestiame.

Oggi, d'onde veniva un giorno lo sconforto, la rovina, le malsanie, il lutto, scenderà il benessere, la sanità, la forza. *Ex inimicis salus.* Furono le alluvioni devastatrici di Sardegna, furono le catastrofi di Caposele e furono, in pari tempo, le rovinose siccità che in più d'una regione del Mezzogiorno fecero perire i raccolti sino al punto da giustificare domande di completo abbuono di imposte, che determinarono il primo passo dello Stato verso quella politica forestale ed idraulica che ci ha dato le leggi della Basilicata e delle Calabrie, per il Bacino del Sele e per la sistemazione dei corsi d'acqua di Sardegna.

Veramente la sistemazione idraulica dell'isola ebbe da lungo tempo onore amplissimo di studi, di discussioni, di progetti.

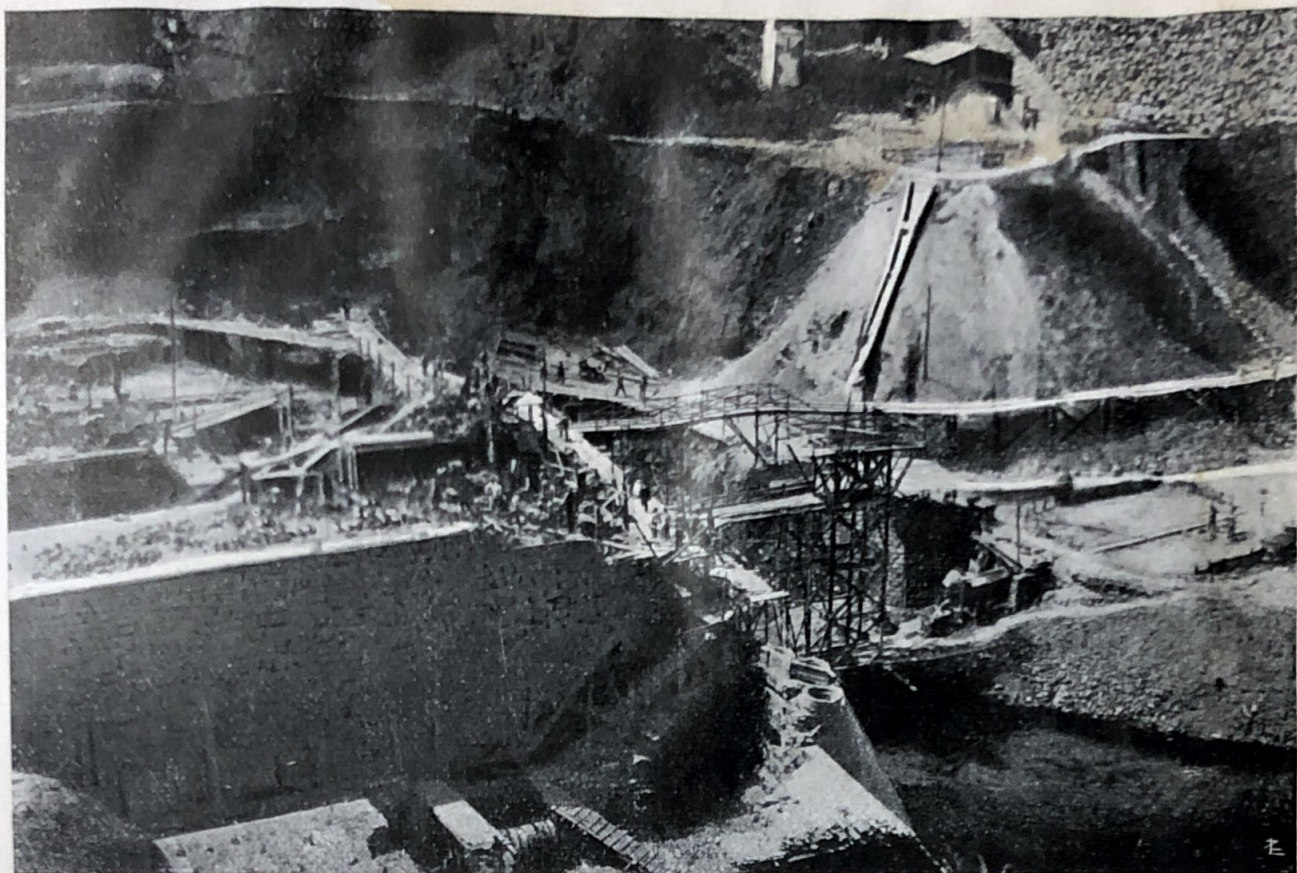
Fin dal 1858 l'illustre ingegnere Giordano si proponeva di invasare le acque per uso civico ed agricolo nello stagno di Maracalagonis. Ma l'opera non ebbe attuazione. Lo stesso studio fu intrapreso da altri tecnici, e nel 1881 fu compilato un progetto di massima, allo scopo di rendere irriguo il Campidano di Cagliari, con le acque di un bacino imbrifero di oltre 65.000 ettari, con una spesa di 6 milioni di lire. Dopo questo studio il tema fu ripreso dagli ingegneri del Corpo Reale delle Miniere e il frutto dei loro studi, seb-

MODELLO DELLA DIGA DI SANTA CHIARA DI ULA (TIRSO). VEDUTA A VALLE.

LA COLOSSALE DIGA IN COSTRUZIONE (VEDUTA VERSO VALLE).

bene condensato in un semplice progetto di massima, che si proponeva di assicurare un volume d'acqua utilizzabile di 16 milioni di metri cubi, otteneva la sanzione del massimo Corpo Tecnico dello Stato, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Si entrò finalmente, nel campo della pratica attuazione con le leggi speciali per la Sardegna, che comprendevano, fra l'altro, la costruzione del serbatoio artificiale del Tirso.

Il problema, che i tecnici si proposero, così per la Sardegna, come per la Sicilia e la Calabria, era questo: È possibile, in regioni ove la siccità è, spesso, il più rovinoso dei flagelli, formare dei laghi artificiali di grande capacità e utilizzare costantemente una così ingente portata d'acqua? Gli studi fatti dall'ingegnere Omodeo, che servirono di base ai progetti per i bacini Silano in Calabria e del Tirso in Sardegna, permisero di rispondere affermativamente, di asserire e dimostrare che, in regioni ove non è la quantità d'acqua che manca, ma la buona distribuzione delle piogge, ove di fronte a mesi eccessivamente piovosi ed umidi, si hanno periodi di cento e più giorni senza una goccia d'acqua o quasi, occorreva costruire dei grandi bacini artificiali, destinati a rendere costante un deflusso troppo copioso, inutile e dannoso in certi periodi, deficiente o nullo in altri, e insufficiente proprio nel tempo in cui l'acqua irrigua, a causa degli intensi calori, sarebbe più necessaria.

Il progetto la cui approvazione alla Camera, simultaneamente a quello, pure importantissimo, per il bacino della Sila, diede luogo ad una imponente manifestazione di simpatia dai rappresentanti della Nazione verso le regioni del Mezzodì, beneficate da quei provvedimenti, mirava appunto ad assicurare ad una bella e virtualmente fertile pianura un ingente corpo d'acqua, da utilizzare per l'agricoltura e per l'industria, a costringere il fiume Tirso — che pur facendo mostra, di consueto, di andare lento e benigno, cela invece nel proprio grembo una forza possente e perversa — a piegare di fronte alla volontà degli uomini, decisi a renderlo apportatore di attività e di ricchezza.

Il Tirso, fra i corsi d'acqua della Sardegna il più importante per lunghezza di corso (chi-

LA DIGA IN COSTRUZIONE (VISTA DALL'ALTO).

lom. 150) e volume d'acqua, che attraversa l'isola da nord-est a sud e sud-ovest, ha una portata media di 20 mc. e massima di 1260. Nel suo corso inferiore ha una larghezza media di 55 m. e nelle inondazioni si innalza sull'alveo di 3 metri.

L'opera, ora non soltanto in via di esecuzione, ma tanto progredita che si ha legittima speranza di vederla ultimata fra poco più di un anno, ha per iscopo di fermare le acque del fiume nel loro corso medio, in un lago artificiale, ed utilizzarle per energia elettrica e per irrigazione dei terreni a valle, regolando le piene, che, come abbiamo già detto oggi, sono così disastrose per le zone circostanti.

L'indole di questo studio non ci consente di scendere a dettagli troppo minuziosi di carattere tecnico.

Basteranno, però, alcuni dati a mettere in evidenza tutta la grandiosità della prima delle opere del genere, che il Gruppo Finanziario delle Imprese Idrauliche ed Elettriche del Tirso si è proposto di compiere in Sardegna.

Il lago, che risulterà dallo sbarramento del fiume mediante la colossale diga di Santa Chiara, avrà una lunghezza di 20 km., una larghezza, in qualche punto, di 2 km., una capacità di circa 416 milioni di mc., ciò che lo renderà il più grande del mondo. Il più grande serbatoio d'Europa non supera i 50 milioni di mc. di capacità. Bisogna andare in Algeria per trovare i 70 milioni di mc.

Regolando le acque di un bacino imbrifero di circa 2.100 kmq., non solo si escluderanno le piene, ma si distribuirà l'acqua preziosa a oltre 30 mila ettari di terreno della pianura Oristanese, con un deflusso costante di litri 20.000 al secondo.

La diga, i cui colossali piloni già si elevano notevolmente dal fondo del fiume, costringendolo fin d'ora a deviare dal suo corso, avrà un'altezza di 70 metri. Diciotto contrafforti, di spessore variabile fra gli otto metri e i due metri e mezzo, e lunghi alla base ben 75 metri, sosterranno quello che tecnicamente si dice il manto di ritenuta, composto di vòlte inclinate in cemento armato. Il volume totale delle murature raggiungerà i 165.000 metri cubi. Una Centrale elettrica sotto un salto medio di 40 m. genererà circa 50 milioni di kilovattora all'anno. Questa energia potrà alimentare gran parte delle industrie della Sardegna, dare la forza alle miniere e alle bonifiche.

L'insieme delle opere è stato concepito e studiato dall'Ing. Omodeo, ma sottoposto,

IL TIRSO A MONTE DELLA DIGA. DI QUI AVRÀ INIZIO IL LAGO ARTIFICIALE.

man mano, a quelle modificazioni che la pratica consigliava. Per la diga, per esempio, si prescelse il tipo ad archi multipli, proposto dall'Ing. Luigi Kambo, innovazione di indiscutibile genialità e di evidente praticità, che permise l'installazione, nell'interno della diga, nei vani fra i vari contrafforti, della grandiosa Centrale Elettrica, che originariamente, avrebbe dovuto trovar posto a ridosso della diga unica.

Nell'ampia vallata pittoresca, destinata ad essere sommersa, l'aspra fatica degli uomini ha compiuto, prima ancora che il lago si formi, un'opera di trasformazione completa Vie, rampe, trincee, scale sono aperte nella dura roccia o nella zona verdeggiante; gallerie forano in più punti e in più sensi la montagna e dànno il passo ad uomini, a veicoli. Al fragore dei picconi, delle perforatrici si alterna, ogni tanto, il rombo delle mine, ad affermare la vittoria della volontà e del genio dell'uomo. In fondo alla valle, presso l'acqua del mal fido torrente, a miriadi i piccoli uomini, quasi invisibili, accanto ai piloni immani, alle vòlte gigantesche che lavorano tenacemente, ininterrottamente, a contrastare il passo alle acque, a costringerle al proprio volere.

In aria, ad altezze fantastiche, trascinati dalle filovie, vagoncini che trasportano materiali d'ogni sorta. E sulla ripa orientale, sulla sponda destra del fiume, Zuri, il villaggetto di poche centinaia di abitanti, destinato ad essere sommerso e ad essere ricostruito a nuovo più in alto, con la chiesetta antica, che sarà rifatta quale essa è, come monumento nazionale, coi materiali ricavati dalla demolizione.

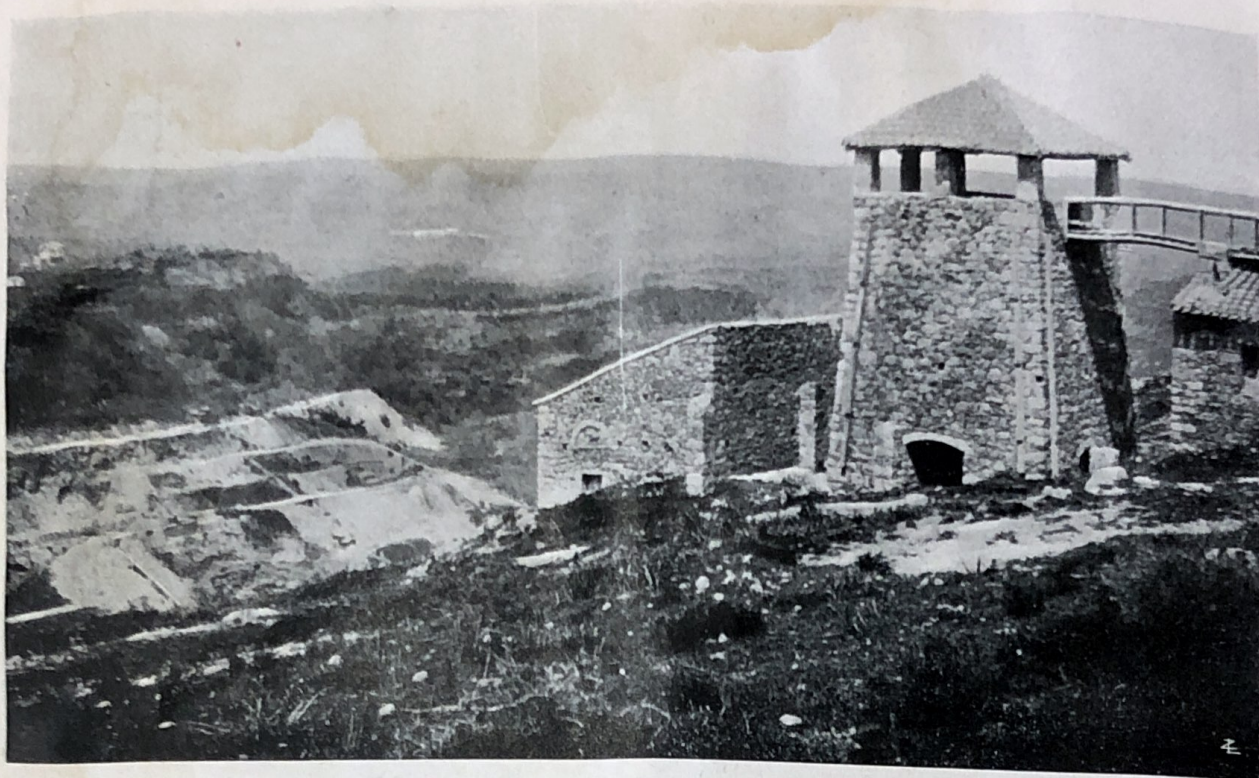
Lo scopo del serbatoio del Tirso è duplice, o, meglio, triplice. Duplice se consideriamo le utilizzazioni immediate dell'acqua, per produrre energia con cascate e per dare acqua di irrigazione. Triplice se pensiamo all'effetto del lago a monte, quale regolatore del deflusso delle acque al piano e come mezzo per rendere meno gravosa e più facile la bonifica delle basse volte.

Noi vorremmo, per la importanza che ha nel problema nazionale economico la questione sarda, trattenerci sulla immancabile, lata e profonda influenza riformatrice, o, diremo meglio, rigeneratrice di tutta l'econo-

IL TIRSO A VALLE DELLA DIGA.

mia industriale ed agraria, di quest'opera e delle altre in via d'esecuzione e di studio. Ma ce lo vietano i confini di questo scritto. Invitiamo però il lettore a riflettere per un istante alla rivoluzione che dovrà portare, in tutta la vita economica dell'Italia, l'entrata in azione, con mezzi così ingenti, di una regione che fino a pochi lustri addietro era quasi tagliata fuori dal resto della Nazione, che è ancora quasi vergine di qualunque attività industriale, che ha una fertilità naturale prodigiosa e suscettibile ancora di largo sfruttamento, che ha ancora, nelle viscere dei suoi monti, ricchezze minerarie non utilizzate, che ha una posizione marittima invidiabile.

Le finalità più cospicue da raggiungere dalla Nazione, l'accrescimento della intensità produttiva del nostro suolo e del nostro sottosuolo, sarà conseguita con la trasformazione e sistemazione idraulica e forestale, ormai tanto decisamente avviate verso la loro fase risolutiva e che eserciteranno la loro influenza così sull'agricoltura come sulle industrie, così sulle condizioni sanitarie del paese come sulle sue condizioni morali demografiche, giacchè le opere di trasformazione dell'ambiente forestale ed idraulico, producendo un maggior incremento nella produzione, determineranno anche un diverso orientamento, diremo così, topografico delle popolazioni. Queste, oggi, vivono agglomerate, in gran parte per effetto dell'anarchico regime idraulico e della malaria. Trascorrere la notte in campagna, in molte zone, vuol dire prepararsi la tomba. Risanato l'ambiente, si attenuerà quella piaga dell'agricoltura meridionale in genere e di quella sarda in ispecie, che è l'assenteismo. Colonizziamo la Sardegna, si va gridando da oltre mezzo secolo a questa parte. E non si è fatto che dell'Arcadia. Colonizziamo sì, ma dando alla parola non un comodo senso generico, nebuloso, elastico, bensì un significato preciso, concreto, pratico. Colonizziamo, cioè, ricordando che il primo, il vero, l'unico pioniere della colonizzazione sarda non può essere che l'acqua, che il problema idraulico è il problema principe, nella sua complessità, della regione sarda, ove più che mai ha evidenza dogmatica l'affermazione di un insigne economista che l'arte di immagazzinare le acque e di distribuirle a volontà è arte nutritizia per eccellenza; ove si rinnova il fenomeno classico dell'Egitto: « Con l'acqua giardino, senz'acqua deserto ».

L'Italia nuova, che cominciava la sua vita concependo ed eseguendo i grandi valichi delle Alpi, iniziando il nuovissimo ciclo della sua storia, può affermare, senza presunzione, al cospetto di tutto il mondo civile, che poche nazioni hanno compiuto, dopo un perio-

I LAVORI DI STERRO NELLA VALLE DEL TIRSO VISTI DA MONTE PICCIU.

do epico di risorgimento politico, un'opera così poderosa e così rapida di risanamento igienico e di risorgimento economico e civile anche verso le regioni che, per abbandono e sgoverno di secoli, tanto aveano sofferto, che non pareva lecito attenderne il risveglio.

Già l'acquedotto pugliese, l'opera colossale troppo a lungo ritardata, benefica una plaga immensa. Già la Sila, il nome paurosamente pronunziato un tempo, ed ancor oggi tristemente ricordato, sarà, d'ora innanzi, rammentato come potente strumento della rigenerazione della negletta Calabria. Ora il Campidano di Oristano, con l'opera di cui abbiamo messo in evidenza la incontestabile portata, e con le altre di prossima esecuzione, cesserà di essere sinonimo di desolazione e di malaria. Queste imprese colossali sono opere che bastano, da sole, ad onorare una Nazione, ad illustrare tutto un periodo storico, o fare dimenticare tutte le manchevolezze del passato, e ciò non solo per la grandiosità dell'impresa in sè, ma anche e soprattutto per le conseguenze economiche e morali avvenire, la cui valutazione sfugge, oggi, a qualunque sforzo dell'umano intelletto.

L'opera così bene iniziata, venga continuata, a far sì che i corsi d'acqua tutti, che or solcano le varie regioni isolane, perdendo il loro carattere torrentizio, siano posti in grado di fornire all'agricoltura e all'industria preziose risorse di energia. Allora molte delle industrie che non hanno potuto sorgere o hanno dovuto soccombere per la concorrenza vittoriosa dell'Alta Italia, disponendo di forza motrice a portata di mano e a buon mercato, potranno vivere e prosperare. È una legge inesorabile di biologia sociale che i più forti divorino i più deboli. La legge degli Spartani, che precipitava dal Taigete i bambini deformi e malsani, respinta dai codici, è applicata severamente dalla natura. Se non si vuol essere lentamente divorati, nella diuturna lotta dell'esistenza, fa d'uopo essere forti, forti soprattutto economicamente; fa d'uopo soprattutto produrre, produrre in quantità, produrre a buon mercato; lavorare con discernimento, con giudizio, con profitto, risanando la struttura fisica del nostro paese per ottenere l'integrazione della nostra struttura economica.

La presentazione, come abbiamo già detto, simultanea alla Camera elettiva, dei due progetti, per il Bacino del Tirso e per i fiumi silani, or sono alcuni anni, dava all'opera del Governo una significazione morale oltremodo simpatica, quasi solenne consacrazione del favore dello Stato verso le due regioni italiane meno favorite, finora, dagli uomini e dagli eventi.

Il compimento, oggi, della gigantesca im-

IL CORSO DEL TIRSO A VALLE DEI LAVORI.

presa del Tirso, concepita e diretta da fratelli del continente, con l'ausilio di capitali dedotti di là dal mare, ed eseguita da operai sardi, non ancora, per fortuna loro e della Patria, distolti dalle sane virtù del lavoro, della disciplina, del dovere, è il simbolo migliore dei vincoli di solidarietà che legano alla madre patria l'isola patriottica, e l'auspicio migliore di risveglio e di fortuna economica per la Sardegna.

MARCELLO VINELLI.

VETTURE TRAMVIARIE ECONOMICHE

Il costo notevole delle mercedi operaie rende interessante quanto si va pubblicando circa le economie di personale possibili nei servizi pubblici.

La *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure* richiama l'attenzione sulle vetture tramviarie sperimentate ormai da tempo in America, sulle quali tutto il servizio è disimpegnato dal solo manovratore.

Si tratta di vetture leggere, a due assi, insolitamente piccole per gli americani che sono avvezzi ai grandi carrozzoni a carrelli, le quali sono costrutte in modo che si può salirvi solo dall'esterno anteriore: per tal modo il manovratore può sorvegliare il versamento dell'importo del percorso in una apposita cassetta e non è più necessaria la presenza di un bigliettario.

Di queste vetture attualmente se ne hanno in esercizio 5000; di queste la maggior parte, circa 3800, è munita di dispositivi di sicurezza mediante i quali durante la corsa riesce impossibile aprire le porte, e le scalette d'accesso vengono automaticamente ritirate, in modo che non si possa più accedere alle vetture.

Tutto ciò è ottenuto per mezzo di un freno ad aria compressa il quale aziona, oltre i freni delle ruote le chiusure delle porte, gli scalini e lo spargisabbia, mediante un'unica manovella. Solo dopo che siano stati stretti i freni si possono aprire le porte, mentre lo spargisabbia può funzionare premendo un bottone in qualsiasi posizione della manovella.

La manovella del freno è così fatta che durante la corsa deve costantemente tenersi abbassato il bottone che comanda la chiusura delle porte. Allorchè il freno viene completamente chiuso, si sparge la sabbia e si dispongono le porte in modo da potersi aprire mediante manovra a mano: inoltre viene azionato un fischietto d'avviso.

Tale veicolo tramviario si è dimostrato assai conveniente sulle linee a forte traffico per la rapidità con cui si può sviluppare il servizio: inoltre si economizza la spesa del bigliettario e si evitano infortuni.

È possibile volare senza motore?

Il nome imposto da D'Annunzio agli aeroplani in genere sarebbe più appropriato, se ristretto ai nuovi apparecchi sperimentati di recente all'Estero, particolarmente per opera di associazioni germaniche. Si tratta infatti di monoplani sprovvisti di motore, che lanciandosi da un'altura, prendono il volo e compiono un percorso, sfruttando all'inizio la forza della discesa, e poi quella delle diverse correnti d'aria.

Poichè il Trattato di pace vietava loro di eseguire esperimenti con aeroplani a motore, non restava ai tedeschi, se non volevano rimanere fermi nell'aerodinamica, che volgere le loro ricerche al campo dell'aviazione, così detta a vela (Segelflug).

Nell' agosto scorso si sono svolte alla Rhön gare di aviazione senza motore. I concorrenti furono molti e si sono raggiunti risultati importanti. Il 30 agosto, Klemperer, partito dalla Wasserkuppe con un vento O. N. O. della velocità di circa 12 metri al secondo, raggiunse in 6 minuti un'altezza di 100-200 metri sopra il punto di partenza e, dopo essere rimasto in aria 13 minuti, atterrò a Gersfeld a km. 9,6 di distanza dal punto di partenza.

Il 5 settembre Martens, partendo dalla Wasserkuppe raggiunse Batten (km. 7,5) rimanendo in aria 15' 40''. Il dislivello fra il punto di partenza e di arrivo fu di 500 metri.

Il 13 settembre poi Harth riuscì a volare per ben 21 minuti.

Il record di Harth è stato ottenuto con un velivolo somigliante a quelli usati nei precedenti tentativi: l'apparecchio aveva 11 m. d'apertura d'ali e una superficie di 15,35 m.^{2} e circa 48 kg. di peso; in tutto, col pilota, un carico di circa 8 kg. per m.^{2}

Dopo alcuni voli della durata di circa 6 minuti, il vento già forte aumentò ancora e si decise di tentare voli più lunghi e ad altezze superiori. Nello stesso tempo apparve la possibilità di effettuare la partenza senza aiuto di altre forze. Verso le 8.30 Harth sollevò dal suolo il velivolo giovandosi di forti raffiche di vento e, utilizzando abilmente successive raffiche, raggiunse maggiori altezze. Secondo la volontà del pilota, il velivolo fu diretto fino ad una distanza di 1200 m. sulla strada Bischofsheim-Wustensachsen e oscillò per alquanto tempo sopra 100 m. di altezza. Harth descrisse poi una curva e ritornò al punto di partenza sorvolandolo a circa 150 m. di altezza. In seguito volò in direzione sud-ovest ad una distanza di circa 1500 m.; una nuova curva e il velivolo ritornò al punto di partenza, sorvolandolo ancora parecchie volte in grandi curve. L'apparecchio atterrò infine lentamente nella direzione contraria al vento. Il punto di arrivo era alla distanza di circa 150 m. da quello di partenza e di appena 12 m. inferiore.

Il velivolo stette durante tutto il volo tranquillo in aria e obbedì esattamente a tutti i movimenti di timone. Il grande successo ottenuto con una estrema facilità e nel quale in tutte le fasi del volo l'apparecchio si trovò in possesso del pilota, si deve ascrivere alle ali tendibili. Dal suolo si poteva benissimo osservare come le superfici portanti si muovessero continuamente e si adattassero in una certa misura automaticamente nella più favorevole posizione per il vento.

Tali risultati sono davvero notevoli e lasciano concepire le più liete speranze circa l'ulteriore sviluppo di questo genere di aviazione, che risolverebbe il problema dell'aeroplano per piccolo turismo.

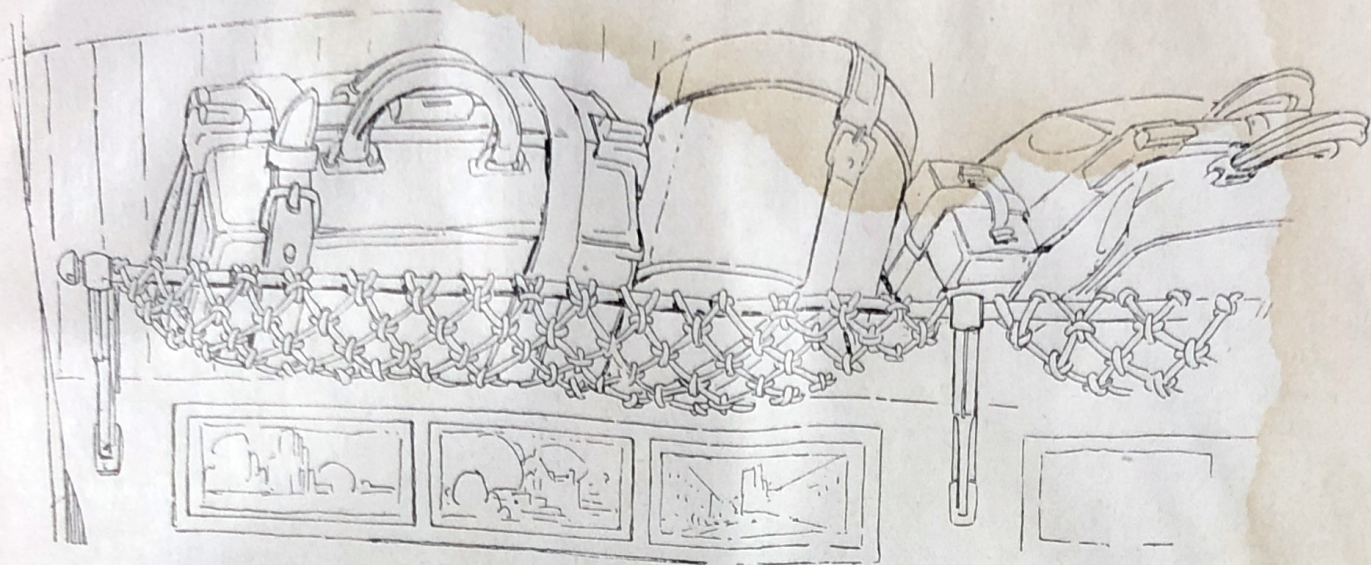
Che un aeroplano lanciato da un punto elevato fosse capace di volare per alcun tempo, scendendo a quota più bassa era certamente fuori di dubbio. L'importanza dei risultati ottenuti è data dal fatto che, sfruttando la forza del vento, si è raggiunta una quota superiore a quella del punto di partenza.

La rivista « Flight » vorrebbe che si eseguissero in Inghilterra degli esperimenti con apparecchi analoghi a quelli della Rhön con un debole motore di forse 4,5 HP. e se ne promette stupefacenti risultati.

Non sarà inopportuna una sommaria descrizione di un apparecchio del genere sperimentato alla Rhön, ad es., il tipo Freiherr von Lüttwitz. È un monoplano di 12 metri di apertura d'ali; la forma è approssimativamente simile a quella dei grandi uccelli veleggiatori. Anche il dispositivo per la direzione è stato imitato dagli uccelli: la grande coda della forma di quella del colombo, è fatta di canne di bambù flessibili e può essere piegata così in alto, come in basso, combinando anche i due movimenti, a mezzo di bacchette. Vedute anteriormente, le ali hanno una forte curvatura verso terra. La fusoliera ha forma di rotolo; ad esso è assicurato con una congiunzione elastica una specie di sedile sul quale sta l'aviatore (1).

Studi recenti sui resti del Pterodattilo e di altri Pterosauri dell'êra mesozoica (rettili alati), farebbero credere che questi animali da tanto tempo scomparsi prendessero appunto lo slancio per il volo buttandosi da un'altura e volassero in modo non dissimile dagli apparecchi della Rhön, giovandosi più degli uccelli a volo librato attuali, della forza delle correnti d'aria.

---

(1) I cavi e i montanti della cellula a forma di tinozza nella quale siede il pilota, e che, secondo l'esperienza, offrono la maggior parte della resistenza all'aria, sono ridotti al minimo

UN VIAGGIO DI PIACERE ALLA FINE DEL 1921

La voce non già di un iroso viaggiatore che vorrebbe il mondo fatto esattamente sulla sua misura (stretto parente del cittadino che protesta) *ma di un valoroso pubblicista amico fin dalla prima ora del turismo e del Touring si fa sentire da queste colonne. È in lui come in noi l'onesta persuasione che delle tante imperfezioni e degli abusi, che destano il malcontento dei nostri connazionali e un largo campo di denigrazioni agli stranieri che vengono in Italia, gran parte sparirebbe se vi cospirassero concordi i voleri, in alto e in basso. — E intanto noi riteniamo carità di patria non già tacerli per un falso sentimento di amor proprio, ma esporli, come l'Autore fa, serenamente, obbiettivamente. È il miglior modo per prevenire le amplificazioni involontarie o interessate.*

A L. V. Bertarelli.

Dedico queste note all'amico L. V. Bertarelli, all'elemento più fattivo che l'Italia abbia avuto in fatto di turismo nazionale, all'uomo che dopo essere stato l'apostolo del turismo ciclistico, fu propulsore efficacissimo di quello automobilistico, e che oggi finalmente vede nell'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche validamente e ufficialmente tutelato il turismo in tutte le sue forme, sovrattutto nella principale, la più usitata ed antica: quella del turismo ferroviario.

Chi vedendo un treno diretto, in una bella giornata di sole, slanciarsi dalla città verso destinazione ignota, non lo segue col pensiero e col desiderio?

E quanto più grande e vivo è questo desiderio allorchè più tenace è stata l'impossibilità di esaudirlo!

Io — poichè questo è un articolo necessariamente soggettivo — mi sono trovato precisamente in questa condizione. Da quindici anni non rivedevo Napoli, da dieci Roma e da otto Firenze. Le occupazioni sempre più assorbenti, la guerra prima, il periodo tumultuoso dell'armistizio poi, mi avevano rincantucciato nel mio lavoro, mi avevano incatenato alle mie responsabilità. Le vacanze annuali, decurtate per le necessità del momento, bastavano a mala pena alle esigenze fisiche e nemmeno un giorno era conveniente sottrarre ad esse per ragioni di svago.

Fu così che sulla fine del novembre scorso maturò in me e in mia moglie il desiderio di un viaggio di... piacere verso le città da gran tempo non rivedute.

Mi si perdonino questi particolari, ma essi hanno la loro ragione. Perchè io vorrei rilevare, in perfetta sincerità, documentando sin dove è possibile, in quali condizioni si presenta oggi un viaggio che vuol essere di diletto. Gl'inconvenienti che io ho registrato e subito non mi hanno tanto dispiaciuto per quello che mi facevan soffrire, quanto per il pensiero che ad uguali e forse peggiori sofferenze sono esposti quanti, ignari della lingua„ vengono in Italia per diporto.

I treni.

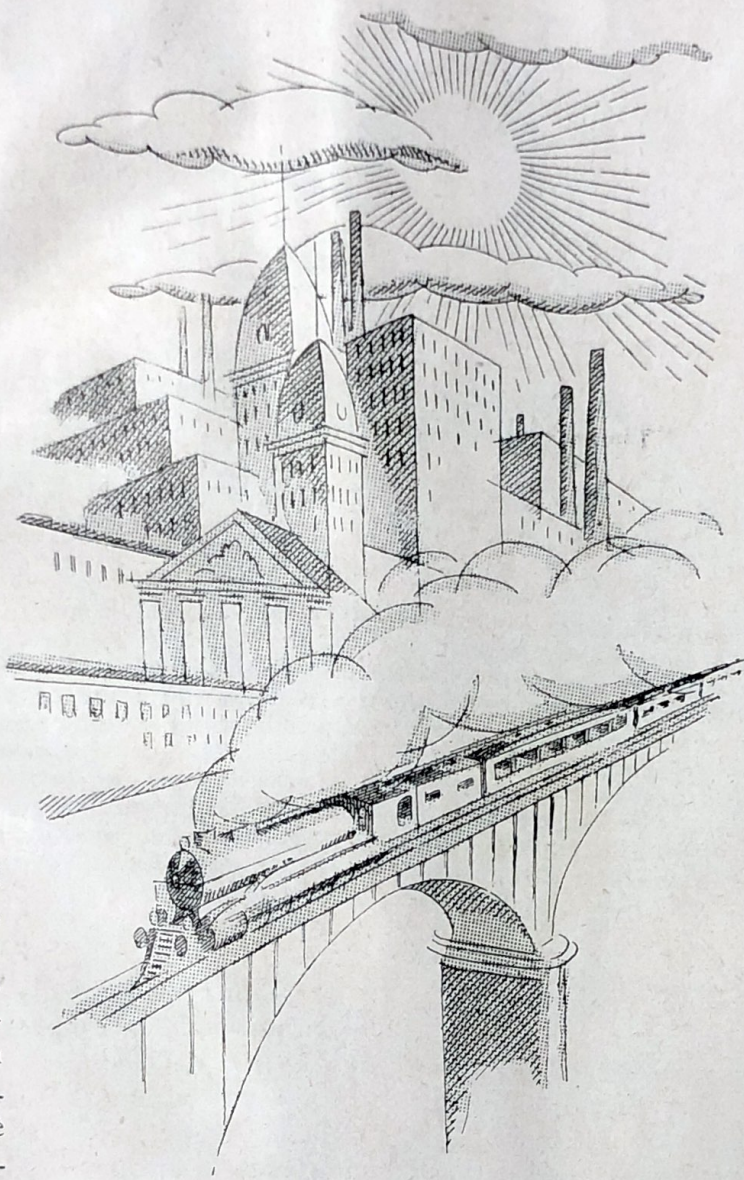
Il materiale ferroviario è in questi ultimi due anni certamente migliorato, ma il miglioramento è in molti casi molto esteriore e superficiale. Le chiusure dei finestrini lasciano assai a desiderare: da questi passa aria dalla quale è difficile salvarsi: in ogni vagone manca qualcosa o c'è qualcosa che difetta: o le tende, o il chiodo per agganciarle, quando non è il finestrino che non si abbassa o che non si può completamente chiudere. Gli sportelli sono quasi sempre assai duri ad aprire, il che non è piccolo inconveniente dato che bisogna essere assai pronti a scendere, avendo il personale ferroviario perduta l'abitudine di gridare il nome delle stazioni.

Una volta non vi era la maniglia dei chiavistelli interna, ma il conduttore ferroviario passava gridando il nome della stazione. Dal finestrino lo si avvertiva che aprisse, mentre ora si perde spesso un tempo prezioso in inutili tentativi di apertura. Inconveniente gravissimo è l'irregolare riscaldamento. I diretti — anche quelli delle grandi linee — ne sono stati privati durante il giorno. E poichè essi sono muniti di caloriferi, sono parsi superflui anche gli scaldapiedi. Si è adottata questa misura in modo generale, senza tener conto delle condizioni particolari di clima o meteorologiche. Così anche a me è accaduto, dopo di esser partito da Milano con tre gradi sotto zero, di giungere a Bologna assiderato, di trovare lungo la Porrettana la neve, senza che il riscaldamento venisse concesso.

Qualche giorno dopo a Milano un viaggiatore veemente protestava suonando il campanello d'allarme ed arrestando il treno. La scusa da lui opposta, a chi gli intimava la contravvenzione, è che il pericolo cui andava incontro era quello della sua salute. Io non sono così egocentrico, ma posso però dire che il risultato di questa prima tappa fu dieci giorni di fermata a Lucca per guarirmi un terribile raffreddore...

I bagagli.

I treni il più delle volte sono insufficienti a contenere le persone che trasportano, ma a rendere maggiore il disagio c'è l'ingombro dei bagagli. Il numero e la mole di questi è veramente impressionante: le reticelle ad essi destinate sono sempre insufficienti: cosicchè i bagagli ingombrano i corridoi, rendono dif-

ficile l'accesso ai gabinetti (sempre — tra parentesi — in condizioni pessime). Nel ritorno da Roma, ho notato che la governante di un deputato — che io dovetti aiutare a scendere a Modena — aveva due grandi valigie di cuoio, una grandissima a paniere, una sacca da viaggio, una valigetta, un'enorme scatola per cappelli e un port'ombrelli. Da sola aveva occupato due terzi del posto destinato ai bagagli di otto viaggiatori costringendo tutti gli altri a ripiegare in qualche modo. Il deputato certamente viaggiava in *sleeping*, lasciando alla governante e ai suoi compagni di viaggio tutto il disagio della sua abbondante guardaroba.

Strano è che nessuna controlleria venga mai esercitata sul numero dei bagagli. Cioè mi sbaglio. La controlleria si fa, ma in terza classe, e non per la quantità, ma per la qualità. Mi è accaduto la scorsa estate di viaggiare nella terza classe d'un treno della Garfagnana e di aver visto far pagare dei supplementi a due contadini, che avevano due panieri uno con due galline e l'altro con dei funghi! Un certo controllo lo esercitano anche i guardiasala, ma questo non può agevolmente farsi sulla quantità dei bagagli, affidati a facchini della stazione liberamente circolanti. Esso è praticato talvolta sul volume di certi bagagli, che il viaggiatore è autorizzato a portare con sè, dietro pagamento di un supplemento.

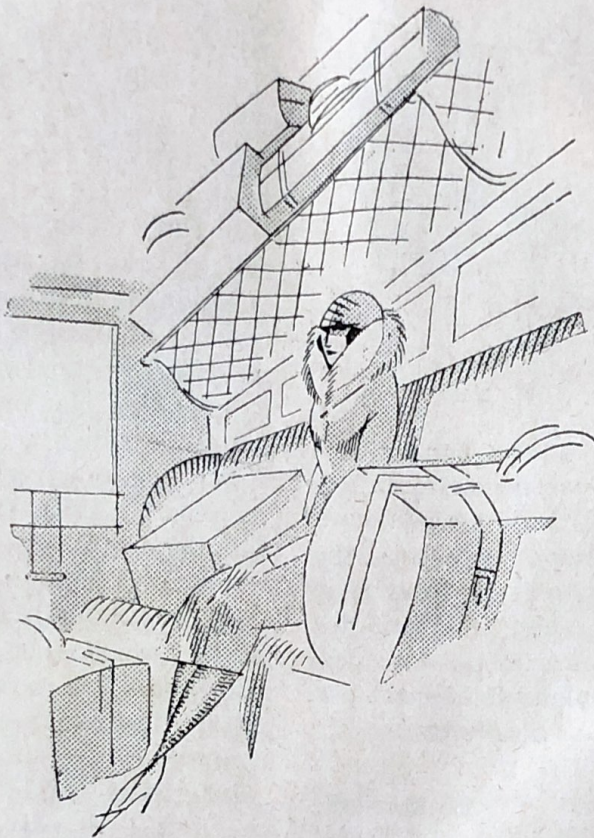
Questo eccesso di bagagli — fonte d'altronde per il viaggiatore che ad essi si sobbarca d'infinite noie e spese per la scarsità e il costo dei facchini e le difficoltà per la conquista di un posto — ha la sua giustificazione nel come procede il servizio dei bagagli consegnati alla ferrovia.

Gli arresti compiuti fra il personale della stazione di Firenze, avvenuti proprio nei giorni in cui io mi trovavo in quella città, sono rivelatori. Quel personale aveva costituito una specie di camorra, per la quale il bagaglio di chi partiva era soggetto ad obblighi di ingabbiamento mercè corda e piombi, che erano assai costosi.

Ciò — me lo lasci dire — si verifica un po' ovunque. Poichè alla mia partenza dalla stazione di Milano nulla si poteva eccepire sulla solidità della chiusura del mio baule, sulla perfezione della corda che lo ingabbiava, del piombo che ne suggellava i capi, mi sentii osservare che il baule — 36 chilogrammi! — era troppo pesante, e che doveva contenere roba non consentita come bagaglio! Compresi che l'osservazione era una minaccia per farmi aprire il baule, se non l'avessi parata con una mancia preventiva. Siccome però io credo che di molte cattive abitudini sieno sovrattutti responsabili coloro che ad esse passivamente soggiacciono e le secondano, così opposi un contegno energico: — Se lei sospetta — dissi — che ci sia della roba che non può viaggiare come bagaglio, renda avvisata la stazione d'arrivo, perchè visiti il baule prima che io lo ritiri, ma io qui non lo apro, anzitutto perchè sono perfettamente in regola, poi perchè non voglio perdere la corsa.

Quel personale comprese che non ero roba per i suoi denti e nulla più disse.

Ma le ragioni dell'eccessivo bagaglio che il viaggiatore porta con sè sono anche altre. Vi è quella dei furti. In due anni io ebbi il baule manomesso due volte, con un danno di 700 lire. Ora le cose sotto questo aspetto sembra vadano meglio in virtù dell'assicurazione (assai costosa, però) dei bagagli. E vi è quella persistente e grave dei ritardi.

Durante il mio viaggio io non ebbi mai il baule che arrivasse con me, ma il fatto più grave si verificò da Lucca a Roma. Un baule spedito il 9 dicembre, due ore prima

che il treno partisse, il 17 sera non era ancora arrivato a Roma. Dovetti partire da Roma per Napoli senza ritirarlo, lasciando un reclamo all'Amministrazione ferroviaria, che allorchè il bagaglio giunse il 19, provvide a farmelo riavere — a sue spese — al mio domicilio a Milano. Ma non sarebbe stato mio diritto pretendere la rifusione della spesa per l'inutile spedizione da Lucca a Roma?

Le stazioni.

La questione dei bagagli mi richiama un'altra osservazione, che riguarda le stazioni cosidette di testa, quali sono Firenze, Roma e Napoli. La loro conformazione costringe i viaggiatori a percorsi così lunghi prima di uscire dalla stazione o di raggiungere il treno, che si renderebbe proprio necessario un più regolare e ampio servizio di facchinaggio. E poichè questo si rende indispensabile sarebbe pure necessario si facessero meglio e in modo evidente conoscere le tariffe di questo servizio.

I facchini ovunque approfittano di tale necessità, dello scarso numero che li rende preziosi, dell'ignoranza delle tariffe, per esigere sempre di più di quello che loro date. Se è una lira ne esigono due; quando sono due ne pretendono tre.

Ma dove gli inconvenienti delle stazioni di testa sono veramente gravi e tali anzi da destar meraviglia come ad essi non si sia mai pensato di porre rimedio, è alla stazione di S. M. Novella a Firenze. Poichè essa è necessariamente frequentata da quanti forestieri vengono in Italia, l'opportunità di provvedimenti mi pare urgente.

Com'è noto, chi parte da Firenze, se diretto a Roma, deve attendere il diretto di Bologna, se diretto a Bologna quello di Roma. I due treni prendono posto abitualmente su due binari (l'1 e l'8) che si protendono all'aperto, fiancheggiati da due semplici pensiline, esposte al vento — che a Firenze non manca e che se è accompagnato dalla pioggia è terribile — e al sole, il quale pure non manca.

Siccome i due treni arrivano sempre straccarichi, così da rendere oltremodo difficile la conquista di un posto, i viaggiatori devono trovarsi in stazione prima dell'arrivo del treno stesso e attenderlo lungo il binario, sotto la pensilina che male li protegge, in piedi perchè le panchine mancano. Delle sale d'aspetto nessuno si giova perchè troppo lontane (esse per chi parte per Bologna si trovano dall'altro lato) e per la necessità di non abbandonare i bagagli.

Perchè una delle novità inaugurate dai facchini, è quella che essi vi portano il bagaglio là ove il treno arriverà, ma non s'impegnano di attendere che il treno arrivi per caricarvelo.

Imaginate voi la delizia di una attesa — che dati i ritardi di mezz'ora e spesso di un'ora — deve essere trascorsa in piedi, sotto il sole o al vento? Possibile che nessuno dell'amministrazione ferroviaria viaggi ed osservi la tortura cui i viaggiatori sono esposti? E quale meraviglia può fare l'udire — come l'ho udito io — un viaggiatore sostenere con tutta serietà la tesi, che l'amministrazione ferroviaria cerca di

aumentare tariffe, difficoltà, angherie, sofferenze di chi viaggia per ottenere che si viaggi meno?

Oh ENIT, sorgi e protesta!

I ritardi.

Il mio viaggio di... piacere si è compiuto in un mese nel quale i ritardi ferroviari hanno fatto rivivere i tempi felici dell'ostruzionismo. Non una volta sono arrivato in orario!

Ma pazienza se il ritardo si fosse sempre limitato alla mezz'ora: no, esso ha talvolta raggiunto — come da Napoli a Roma — l'ora e mezza, facendo perdere tutte le coincidenze coll'Italia Settentrionale — e come da Roma a Firenze — l'ora e venti minuti, facendo perdere le coincidenze con Perugia.

Perdere una coincidenza una volta era un male da poco. I treni abbondavano e tutto si limitava a qualche ora perduta. Ma oggi una coincidenza perduta vuol dire spesso una giornata sacrificata e se si tratta di una notte, la cosa è ancora peggiore. Bisogna tener presente la difficoltà di trovare alloggio negli alberghi, i loro prezzi, per valutare alla giusta misura il disagio che i ritardi ferroviari causano al pubblico.

E quando si tratta degli ultimi treni, che anzichè giungere alle 23 arrivano al tocco, il ritardo significa spesso non trovare alla stazione — come del resto mi è capitato al mio arrivo a Milano (ore 0, 40' invece delle 23,5') — nè una carrozza nè un omnibus d'albergo. Non si tratta allora più di disagio, ma di tragedia, perchè vi tocca, carico di valigie, fare magari un lungo percorso a piedi.

Il pubblico ha la sensazione che poco o nulla si faccia dal personale per evitargli tali disagi. Io ho cercato durante il mio viaggio di conoscere le cause del ritardo, ma non ho potuto farmene un'idea esatta. Si parla del carbone della Ruhr, derivante dalle riparazioni, e al consumo del quale i focolari delle nostre locomotive sono poco adatti, così da costringere spesso i fuochisti a faticose operazioni di pulitura durante i lunghi viaggi. Se così fosse, non si potrebbe usare questo carbone per i viaggi più brevi, riservando il carbone migliore per i grandi diretti?

Quello che è certo è la concatenazione dei ritardi. Poichè a Roma il treno da Napoli è in ritardo quello che parte da Roma per Firenze deve attenderlo — anche se si sa che il ritardo è d'un'ora — almeno mezz'ora, nella speranza d'un problematico ricupero. E così alla mezz'ora del ritardo subita in partenza, si aggiungono gli altri ritardi nel percorso Roma-Firenze, le cui cause spesso si moltiplicano per lo spostamento degli incroci sempre calcolati sull'osservanza perfetta degli orari. Così da un male ne nasce un altro e i due ne generano un terzo, perchè quanto più un treno è in forte ritardo e tanto più

esso è sacrificato. Il personale di stazione non lo considera — e di ciò sono responsabili i regolamenti — come quello fra i treni sulla linea che si trova in più disgraziata situazione e che merita perciò una condizione di privilegio, ma come un ingombro.

Gli alberghi.

Ed eccomi a parlare degli alberghi. È la piaga più dolorosa per chi viaggia, sovrattutto per chi deve spostarsi frequentemente. La spesa per essi non è aumentata in proporzione della diminuzione del valore della moneta, ma in ragione dell'aumento della scarsità degli alloggi. Mentre il rincaro di quella che costituisce la materia prima dell'industria alberghiera — cioè gli affitti degli stabili — è stata contenuta dai decreti-legge; mentre la percentuale di camere vuote, che pesava prima della guerra in notevole proporzione sulle spese generali è ridotta quasi a zero; mentre il costo della mano d'opera alberghiera è stata disciplinata dalla sostituzione della percentuale alle mancie; mentre tutti i servizi — da quello degli omnibus alle stazioni a quelli interni — sono stati generalmente ridotti al minimo possibile, noi troviamo che non vi è sosta negli aumenti.

Sono stati deliberati dei calmieri, ma essi, come del resto tutti i calmieri, non hanno servito che a rendere ufficiali gli aumenti. Perchè si sono verificati, colla complicità delle autorità preposte ai calmieri stessi, due fatti degni d'ogni considerazione.

Anzitutto gli alberghi sono saliti tutti di categoria. Alberghi che erano di terza sono passati alla seconda e persino alla prima. Ciò ha voluto dire per gli albergatori un aumento delle tasse d'esercizio dovute al Comune, cui spetta la determinazione dei calmieri, ma ha voluto dire anche un ottimo impiego di questo aumento di spesa, perchè esso consente di far pagare più salata ogni cosa.

Nè è tutto. Una volta le camere a due letti erano in proporzione di una su cinque: oggi esse sono in proporzione doppia e anche tripla, cosicchè assai spesso, arrivando ad un albergo in ora che non vi consente libertà di scelta, vi accade di sentirvi dire: — Non ho disponibile che una camera a due letti. — Voi l'accettate, *faute de mieux*, accettando così di pagare la maggior spesa che quella camera importa.

Un anonimo, in una lettera al *Corriere della Sera* narrava d'aver pagato a Roma, per dormire una notte, lui e sua moglie, circa 150 lire e ne dava il dettaglio. Il fatto è verissimo, perchè è accaduto anche a me. Non avendo trovato altri alloggi, dovetti rifugiarmi io pure in uno di questi alberghi fuori classe, dove l'alloggio è indicato come *arrangement* e vi dà diritto a un pasto, che dovete pagare anche se, costretti a ripartire per tempo, non potete consumarlo. Ma non c'è da meravigliarsi troppo: purtroppo aumentano anzichè diminuire questi alberghi da miliardari, che sembrano discreti agli stranieri che scendono in Italia a spendere della moneta che vale al cambio tre, quattro volte la nostra, ma che si risolvono per degli italiani i quali nè sono, nè voglion passare per pescecani in altrettanti agguati alla borsa. E ciò che più spiace e fa soffrire è che vi sono degli italiani i quali si dilettano a queste « note d'hôtels » che sembrano lapidi d'un cimitero, in cui si putrefà la ricchezza mal guadagnata. Il vecchio Gœthe ha scritto che è degno della libertà e della vita chi sa conquistarsele giorno per gior-

no. Se fosse vissuto oggi con ugual ragione potrebbe scrivere: che è degno del denaro, chi sa spenderlo e non chi lo getta via.

I trucchi.

Purtroppo queste note inverosimili per della gente modesta, che conosce il valore del denaro guadagnato con dura ed onesta fatica, irradiano una luce cui guardano tutti gli alberghi d'una classe inferiore e quindi con tariffe più modeste. E a questa luce s'ispirano per vedere di strappare, ad onta dei calmieri, quanto più denaro è possibile.

Così quando arrivate a un albergo quello che immediatamente vi si offre è la camera più costosa e se essa resta libera dopo che ne avete già occupata un'altra, si trova un pretesto per traslocarvici. — Sa — mi sono sentito dire a Napoli, allorchè trovai la mia roba trasportata, senza preavviso e contro mia voglia, da una camera senza riscaldamento ad un'altra che lo aveva — la sua camera era già stata prenotata per oggi....

E il trasloco vuol dire che invece di 17 lire di spesa, voi dovete spenderne, oltre alle 6 per il riscaldamento, 25 per la camera, che colle percentuali e la tassa di lusso in proporzione (non c'era ancora la tassa di soggiorno!) vogliono dire un raddoppiamento di spesa.

Nè questo è tutto. Molti alberghi — io scelgo di preferenza quelli d'alloggio perchè mi lasciano completamente libero — aggiungono alla spesa l'obbligo di un pasto in albergo. Questo mi è capitato a Napoli e sapete cosa significa? Che detto pasto — modesto nella forma e misurato nella sostanza — importa L. 20 per persona, cui vanno aggiunte L. 6 per una mezza bottiglia di vino (non si conoscono misure più discrete come quantità e come prezzo e la sostituzione dell'acqua minerale non giova nei riguardi di quest'ultimo). Sommando alle L. 26 la percentuale e la tassa di lusso, voi arrivate senza fatica alle 30 lire.

Anche nella misura del riscaldamento si hanno delle differenze notevoli. Io ho pagato a Firenze per una camera grande L. 5, e altrove per una piccola L. 6. E ho visto un conto d'un albergo centrale di Milano che per una camera piccolissima esigeva L. 7,50! Esso superava di L. 1,50 il costo dell'*hôtel* fuori classe che pure a Roma mi aveva fatto pagare per una notte più di 150 lire.

Io non so cosa penseranno di tutto ciò i forestieri. Certo che per noi italiani rende poco agevole e piacevole il viaggiar per diletto. Mai come in questo viaggio io ho sentita così profonda commiserazione per i viaggiatori di commercio. Durante il viaggio ne ho avvicinati molti e in tutti ho notato una specie di desolazione per le durezze e le difficoltà della loro vita, accresciute dai ritardi dei treni, dalle coincidenze perdute, dai campionari non arrivati, per la continua lotta contro appetiti che gli spederecci secondano. C'è da preoccuparsene seriamente, perchè il viaggiatore di commercio è un elemento di prim'ordine nella economia nazionale, è una fiera campionaria continuamente in azione, una mostra navigante continuamente in moto.

Pessimismo soltanto?

Si dirà che io voglio fare soltanto del pessimismo, ma non è così. Io ho rilevato anche del buono nè voglio tacerlo. Il visitare delle città che non rivedevo da lungo tempo mi poneva nella fortunata condizione di poter far dei confronti.

La nostra vita civile è salita di più d'un grado: Firenze, Roma e Napoli si sono sviluppate, malgrado le difficoltà della guerra e del dopo guerra in modo meraviglioso. Non potendo estendersi (a Roma si è però verifi-

cato anche questo fatto) si sono perfezionate e migliorate in ciò che esisteva.

Napoli sovrattutto non mi è parsa più quella di vent'anni fa, allorchè ad ogni passo dovevate difendervi da un cencioso, allorchè ad ogni svolto eravate circuito da un gruppo di carrozzelle e quasi costretto a salirvi. Il tassametro è intervenuto a regolare questo mondo pittoresco sì, ma fastidioso e anarchico.

Così l'abolizione delle mancie ha avuto a Napoli un'applicazione rigorosa e perfetta. Non senza sorpresa mi son visto rifiutare in un caffè la mancia, dicendomi che essa era già compresa. Ma bisogna che a quest'applicazione i viaggiatori cooperino, resistendo alla tendenza degli sperpera denari, i quali per distinguersi, ad onta degli avvisi che dicono che la mancia è compresa, che le mancie sono abolite, le distribuiscono ostentatamente, credendo di affermare così, in confronto degli altri, una superiorità che si risolve invece in compatimento.

È innegabile poi che il servizio ferroviario è sotto molti aspetti migliorato da quello che era due anni or sono: ma quella che si nota è più che una stasi, un regresso da quello che era sei mesi fa.

Anche per ciò che concerne gli alberghi io ne ho trovati dei buoni e degli onesti. Firenze sotto questo aspetto, per l'esperienza fatta e per le informazioni assunte, ne dà l'esempio. Ed anche a Roma per chi sappia premunirsi in tempo ce ne sono degli ottimi e punto cari. Nelle piccole città non è ancora arrivato, anche per la minor ricerca, l'alto prezzo, tanto che a Lucca una persona sola può trovare per L. 5.50 — servizio compreso — da dormire in un buon albergo ed io per L. 16,50 ho avuto una camera a due letti, con uso di salotto e riscaldamento autonomo praticato con una stufa a legna.

Bisogna incoraggiare e difendere queste resistenze agli alti prezzi proibitivi. Dal canto mio ben volentieri farei dei nomi, se il fare quelli che io ho potuto constatare non potesse risolversi in una ingiustizia verso altri del pari e magari anche più meritevoli, che io ignoro. Può essere questo un compito del Touring e del suo grande fratello — l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, creando ispettori viaggianti che studino il problema, creando quello che è il migliore dei calmieri, cioè il controllo dell'opinione pubblica.

Un altro fatto è da osservare: quello che al rincaro degli alberghi non ha corrisposto quello dei ristoranti. A Lucca, a Firenze, a Roma, a Napoli io ho trovati con poche varianti i prezzi di Milano. Chi viaggia può sotto questo aspetto fare preventivamente i suoi conti e vedere i consuntivi chiudersi senza differenze notevoli.

E con ciò io ho finito queste osservazioni, le quali non hanno alcuna pretesa di originalità. Forse anzi da esse traspira una certa ingenuità: ma essa non mi par disprezzabile. Se per chi viaggia spesso e da tempo certe difficoltà, certi inconvenienti sembrano cose naturali e vi si fa il callo, esse invece appaiono in tutto il loro anacronismo e in tutto il loro fastidio a chi le prova per la prima volta in così varia e larga misura.

Ad ogni modo, se io ho scritto, è perchè ho creduto fosse opera buona, verso quel turismo nazionale, che è ancora il nostro più bel capitale storico, artistico e spirituale, quello che può fruttarci i maggiori interessi in contanti — il che non guasta — e in considerazione.

A. G. BIANCHI.

(Disegni di Ventura).

MONTELEONE - LE MURA DI HIPPONIUM (SCAVI DEL 1921).

GLI SCAVI DELLA MAGNA GRECIA

Abbiamo già, nello scorso anno (1), informato i nostri lettori degli scavi che sotto gli auspici di una *Società Magna Grecia* gli archeologi prof. Paolo Orsi e prof. Quintino Quagliati andavano intraprendendo rispettivamente nelle Regioni della Sicilia Orientale e Calabria ed in quelle della Basilicata e Puglia, allo scopo di rimettere in luce le vestigia di una fra le più fulgide civiltà fiorite sul suolo italiano, che tanta influenza ebbe su quella stessa di Roma.

La *Società Magna Grecia* nacque in Roma, per iniziativa della benemerita Associazione Nazionale per gl' Interessi del Mezzogiorno, perchè il Governo si dichiarò impotente non solo ad intraprendere nuovi scavi (resi d'altra parte improrogabili per i saccheggi, le devastazioni e l'implacabile opera del tempo e delle intemperie), ma neppure a dare i mezzi per la conservazione di quei tesori di sì grande interesse storico, archeologico, artistico.

Nel suo primo anno di vita, la *Società Magna Grecia,* specie per gli aiuti che ebbe dal proprio *Comitato Milanese,* potè fornire a Paolo Orsi i fondi per mettere a nudo un magnifico tratto della Cinta muraria della greca Hipponium (Monteleone Calabro) con un torrione e una piccola porta che fu ma-

MONTELEONE - LE MURA DI HIPPONIUM MESSE A LUCE NEL 1921.

(1) *Vie d'Italia* del febbraio 1921, pag. 129.

MONTELEONE - UN TRATTO DELLE MURA DI HIPPONIUM (SCAVI 1921).

po Console del T.C.I. per Siracusa, possiamo pure pubblicare una riproduzione ricostruttiva.

La seconda campagna della *Società Magna Grecia* sarà eseguita nel territorio tarentino e diretta dal prof. Quintino Quagliati.

La *Società Magna Grecia* ha sede in Roma (Monte Giordano, Palazzo Taverna) ed in Milano (via Cusani, 5).

Si può aderire ad essa inviando una o più quote di L. 100: piccolo obolo (piccolissimo per chi risiede all'estero) per un'opera d'importanza nazionale.

schermata in un secondo tempo dagli architetti militari, mediante una rettifica del muro principale. Intorno a questa postierla si dovettero svolgere intensi combattimenti a giudicare dalla quantità di frecce di ferro raccolte nelle immediate vicinanze e talune ancora infisse nei massi della magnifica costruzione.

Siamo lieti di poter pubblicare alcune interessanti fotografie dei novissimi scavi.

Furono fatte ricerche anche nella necropoli, ma con risultati scarsissimi, perchè già saccheggiata; per compenso furono ritrovate le fondazioni di un Tempio, probabilmente ionico, disgraziatamente manomesso per trarne pietre dai Romani o dai Normanni.

Del coronamento di questo edificio si trovarono avanzi vaghissimi di grondaie a testa leonina e di cimase a palmeto e fiore di loto delle quali, per la cortesia del chiarissimo prof. Orsi, Ca-

DISEGNO RICOSTRUTTIVO DI PARTICOLARE DEL TEMPIO JONICO (?) DI COFINO (SCAVI 1921).

TIPO DI MIGNATTARO DELLA CARPEGNA.

« Mignattarooo!... Donneeec! » *il grido risuona nelle anguste viuzze dei paeselli della Toscana, dell'Umbria, delle Marche, e chi lo emette è uno dei più caratteristici venditori ambulanti che si possa imaginare. Merita di far il paio con i venditori di scorpioni, che, a volte, si vedon girare per le valli alpine pretendendo che da essi si ottenga un rimedio per guarir le ferite. Come quelli sopporta fatiche e disagi e si espone a pericoli nell'intento di offrire all'umanità un sollievo de' suoi mali.*

Quale sia la sua vita, e quali i suoi meriti e le sue fortune, i lettori apprenderanno leggendo l'articolo per essi preparato dal Dott. G. U. Boscaglia, *che non dimentica, presentandoci il Mignattaro, di farci conoscere vita, morte e miracoli (è proprio il caso di dirlo!) delle sue prede: le sanguisughe.*

Le mignatte.

Il medico Davide de Pomis, vissuto nel secolo XVI e dimorato per qualche tempo a Sovana e a Pitigliano, nel noto suo *Dizionario ebraico-latino-italiano,* alla parola ebraica che si traduce *sanguisuga,* dice: « sanguisua, verme che suchia il sangue humano, sta nell'acque dolci, massime nelle paludi e si attacca volentiere nella gamba de li huomini e anco deli animali che passano e dura tanto il loro suchiare, che crepano e muojano, così (come disse quel Savio) tutti quegli che la cupidigia della carne manda in luce, tutti medesimamente sono consumati dalla morte e tutti i germi prodotti da l'acqua sono insaziabilmente divorati dal fuoco ».

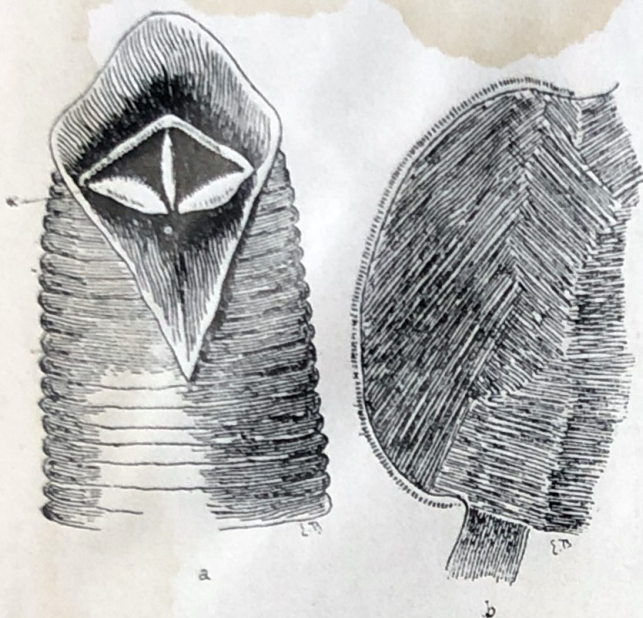
La parola: sanguisuga, in ebraico, viene dalla radice *gnalak,* che, con una metatesi, è uguale alla radice *guakal* e in questa vi è il significato di *storto* che le è appropriato perchè la sanguisuga cammina storta.

Nella Sacra Scrittura, la sanguisuga sarebbe il malvagio che ha il cuore storto e perverso ed è come un serpente (1).

La sanguisuga, detta anche *mignatta, sanguetta,* ecc., appartiene ai *vermi.* I vermi hanno *sottotipi* e *classi*: la mignatta appartiene al *sottotipo dei vermi propriamente detti,* al-

IL "SOR CHECCO".

(1) Queste notizie ci sono state date dal rabbino di Pitigliano, prof. Gustavo Calò.

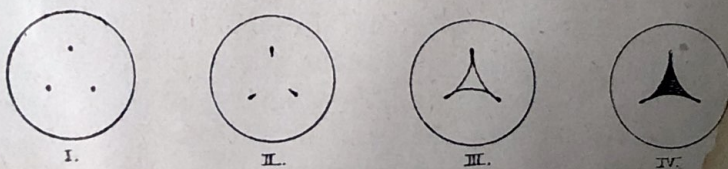
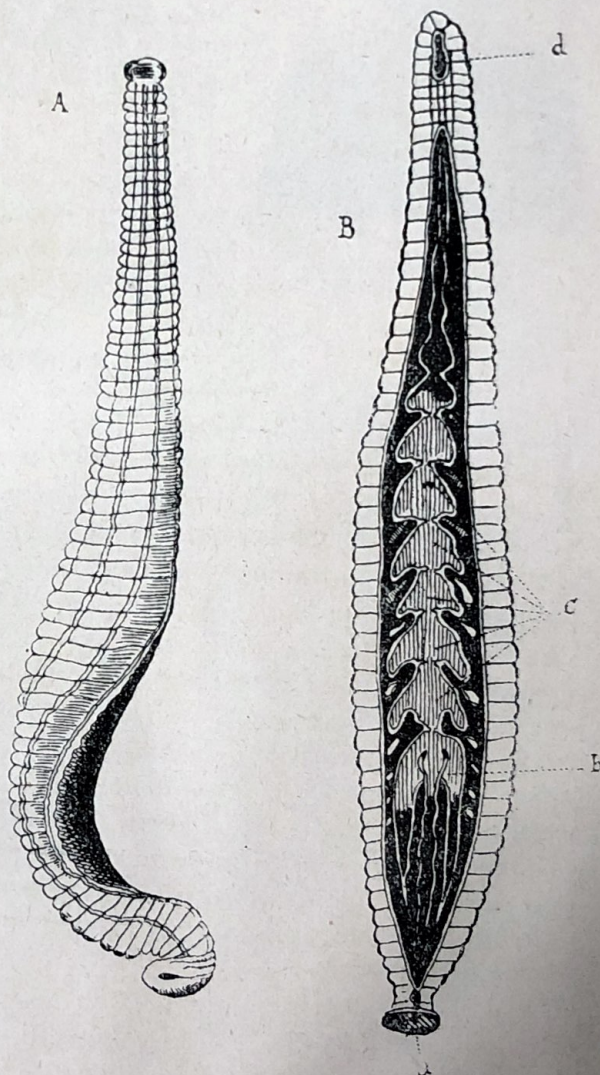
la *classe degli Anellidi,* alla *sottoclasse e ordine dei Discofori*: i Discofori sono Anellidi ermafroditi; l'estremo anteriore non ha tentacoli, ma una ventosa, in mezzo alla quale si apre la bocca. Un'altra ventosa si trova all'estremo opposto; l'ano trovasi sul dorso prima della ventosa posteriore. Il corpo è diviso superficialmente in anelli. La cavità viscerale consta quasi sempre di un complicato sistema di lacune che comunicano coi vasi sanguigni.

A SINISTRA L'ESTREMO ANTERIORE DELLA MIGNATTA DALLA FACCIA VENTRALE (*a*), NEL QUALE SONO VISIBILI LE MASCELLE (*b*). A DESTRA UNA MASCELLA FORTEMENTE INGRANDITA, CO' SUOI MUSCOLI.

Nella mignatta, di cui noi ci occupiamo, adoprata in medicina (*Hirudo medicinalis*), il corpo è alquanto depresso: vi si contano 101 anelli cutanei: può divenire sottilissimo distendendosi, o prendere la forma d'una ghianda fortemente contraendosi.

La ventosa anteriore ha forma di cucchiaio, e, nel suo fondo, si vede la bocca triangolare, con tre mascelle che hanno ciascuna uno spigolo armato e armato di minuti e acutissimi denti (80-90 per mascella). Ciascuna mascella è messa in moto da muscoli che le imprimono movimento alternativo come di sega; con questi organi, la mignatta ferisce la pelle e succhia poi il sangue mercè l'azione della muscolatura faringea che agisce come pompa. Non meno curiosa la riproduzione delle mignatte.

Le uova vengono deposte in mezzo ad una massa albuminosa che fornisce il primo nutrimento ai piccoli, e sono racchiuse in un bozzolo formato dalla secrezione di ghiandole cutanee (anelli 24°-38°).

I piccoli nascono molto imperfetti e, nutrendosi dell'albume, raggiungono pressochè la loro forma definitiva. Vengono allora fuori dal bozzolo e si cibano da prima dei succhi di animali inferiori, poi del sangue di anfibi e pesci e, finalmente, divengono capaci di tagliare la pelle dei mammiferi.

Il sangue succhiato dalla mignatta non si coagula, e questo devesi all'azione della sua saliva: dopo un pasto copioso, la digestione dura per parecchi mesi.

LA MIGNATTA DALL'ESTERNO (*A*) ED IN SEZIONE LONGITUDINALE (*B*).
Particolari: la ventosa anale (*a*); l'intestino (*b*); lo stomaco (*c*); la ventosa boccale (*d*). In basso le 4 fasi della puntura della mignatta.

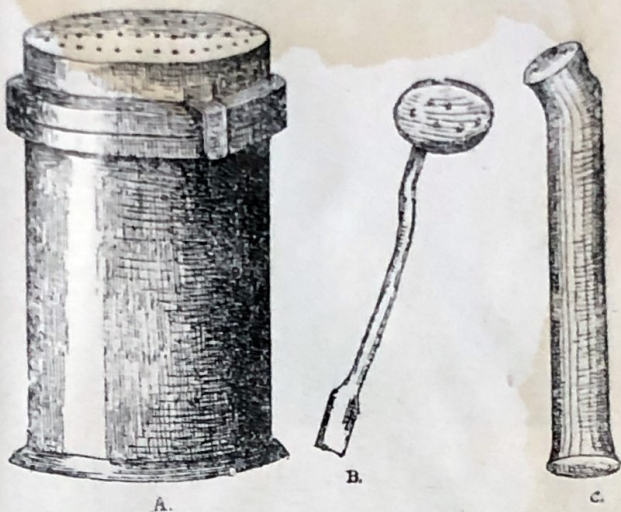
Il sanguettaro.

Non ci è noto se, in tutti i paesi d'Italia, passeggi, ogni 15, 20 giorni, 1 mese, questo « personaggio » miserabile e ignorante, che compie il mestiere ributtante di pescare e vendere mignatte: in Toscana, nel Romano, nell'Umbria, nelle Marche c'è.

Noi ne descriveremo uno, nato in quel di Roma, e che vende nel romano, nel grossetano, nel senese e nel perugino: è caratteristico nella smunta figura e nel suo abito cencioso: è il classico Mignattaro di cui si va perdendo il tipo in questa folla di *gente nuova* che ripudia gli stenti d'una vita errabonda per campagne malariche e paesi. Tutti lo conoscono per il « sor Checco »: piuttosto alto, magro, con un cappotto che ha l'età di colui che copre (così afferma il « sor Checco »), con la cesta, che racchiude la sacchetta delle mignatte, a tracolla, con le mani occupate dalla lunga mazza e dalle boccette del *Balsamo di Cantiano*, va, di paese in paese, gridando con la nota voce: « Mignattaro! Balsamo di Cantiano, donneee!!... ». Basta sentirlo gridare una volta, perchè si possa dire: la voce sua la so.

Per pescare mignatte, il « sor Checco » si

" MIGNATTARO! BALSAMO DI CANTIANO, DONNEEE! "

reca al Chiarone, a Maccarese, a Fiumicino e ad altre terre paludose e stagni della regione. Giunto in uno di questi luoghi posa la cesta

A SINISTRA IL MODELLO DI UN VASO DI GRES O DI PORCELLANA PER CONSERVARE MIGNATTE. AL CENTRO IL CUCCHIAIO PER LEVARE LE MIGNATTE SENZA TOCCARLE. A DESTRA IL TUBETTO DI VETRO PER APPLICARE LE MIGNATTE IN UN PUNTO PREFISSO.

e la mazza; si toglie le scarpe, i calzetti, i calzoni; infila un paio di mutande, *perchè le mignatte non lo feriscano* e, armato di mazza e sacchetta, entra nell'acqua. Prima di tutto, con la mazza, comincia a battere l'acqua fortemente; poi, appoggiato alla mazza, sciaguatta con una gamba l'acqua; infine, appoggiato sempre alla mazza, alza or l'una or l'altra gamba per prendere le mignatte e introdurle dentro la sacchetta. Questa è la breve e vera descrizione della pesca delle mignatte come si fa da noi.

Come si pescano le mignatte.

Da noi la pesca delle mignatte si fa in gennaio, febbraio in giornate calme, senza vento.

Si pesca in marzo: la mignatta di marzo dicono sia la miglior mignatta, la mignatta per eccellenza. Dicono che viva di più, che si mantenga bene nei vasi di conservazione.

Si pesca anche da aprile a giugno. Di luglio, d'agosto, e, per solito, di settembre i paduli, le piscine, i laghi sono asciutti o semi asciutti. D'ottobre ricomincia la pesca e si seguita in novembre, dicembre.

Nei mesi che non si pesca, si vendono le mignatte conservate in vasi di terra cotta (coppi, ziri) o di vetro, coperti da tela, dentro a' quali è semplicemente acqua o acqua e terra di padule. Le mignatte si tengono senza mangiare; si cambia l'acqua possibilmen-

..... COMINCIA A BATTERE L'ACQUA FORTEMENTE.

te tutte le mattine e basta: è il metodo praticamente usato per la conservazione delle mignatte.

Nei libri, però, si legge che la conservazione delle mignatte richiede somme cure: esse si pongono in vasi di *grès* contenenti dell'argilla umida, o più comunemente in vasi di maiolica contenenti dell'acqua e che si coprono con tela poco fitta: si cambia l'acqua ogni giorno e con ogni cura possibile; non si debbono lasciare accumulare le mucosità che trasudano dal loro corpo e che, essendo putrescibili, sono la causa delle epizoozie cui vanno tanto di frequente soggette. Viene raccomandato di aggiungere ad ogni litro d'acqua, in cui si tengono le mignatte, gr. 10 d'una soluzione di gr. 2 d'acido salicilico in 1000 gr. d'acqua.

.... SCIAGUATTA CON UNA GAMBA L'ACQUA.

I vasi delle mignatte devono tenersi in luoghi freschi, non oscuri, nè soleggiati, lontani da emanazioni odorose gradevoli o no.

Si legge pure: le mignatte si conservano nell'acqua di stagno, di pioggia che si rinnova ogni 2 giorni e ogni volta che una mignatta muore. Il vaso sarà riempito fino ai 2/3 della sua altezza e sarà chiuso da un coperchio di legno; il vaso dovrà tenersi in una stanza chiara e fresca.

Come si vendono.

Quando il « sor Checco » vende le mignatte, vende pure il *Balsamo di Cantiano*, ma quando non vi è più assolutamente mignatte da vendere e non si può pescare, il « sor Checco » va in giro esclusivamente col *Balsamo di Cantiano*.

Dall'*istruzione*, unita alla boccetta, si apprende che il *Balsamo* fa bene in tutte le malattie, oltre che all'uomo, agli animali ancora....

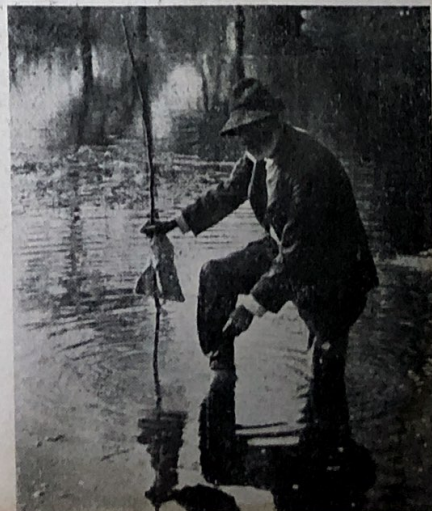
Il « sor Checco » ha fatto il Mignattaro sempre e suo padre lo faceva: suo nonno faceva il campagnolo.

S'è già detto che oggi il Mignattaro non lo vuol far nessuno: soltanto alcuni montagnoli della Carpegna, in quel di Pesaro, vengono da noi, a pescare mignatte, in ottobre, dicembre e, qualche volta, di marzo.

Un Mignattaro della Carpegna, con la sua simpatica parlata, ci ha descritta la montagna di Carpegna e ci ha detto esser simile alla nostra montagna di S. Fiora, con questa differenza: mentre la montagna di S. Fiora è vestita, quella di Carpegna è più grande e ignuda.

Anche i Mignattari della Carpegna vendono il *Balsamo di Cantiano* e non solo il *Balsamo:* pillole contro la anemia, le tossi, le febbri malariche; digestivi, callifughi, ecc. Essi vendono ne' paesi e nelle campagne di dove passano e ne' paesi da dove provengono.

Il « sor Checco » vende a farmacisti e a privati: fatto il contratto, avviene la conta delle mignatte: il Mignattaro

..... ALZA OR L'UNA OR L'ALTRA GAMBA PER PRENDERE LE MIGNATTE E INTRODURLE ENTRO LA SACCHETTA.

e il compratore si seggono l'uno accanto all'altro: il Mignattaro toglie dal cestino la sacchetta delle mignatte e la mette entro il cappello che ha messo fra le gambe: il compratore sta pronto con un vaso e il Mignattaro, con una certa difficoltà, ma con perizia, stacca le mignatte dalla sacchetta e, introducendole dentro al vaso, conta: una... due... tre... Il più delle volte, per far più presto, il Mignattaro ne prende due per volta e allora: una... due... tre... significano: una coppia, due coppie, tre coppie, ecc.

VASO CON MIGNATTE: IL CORPO DELLA MIGNATTA PUÒ DIVENIRE SOTTILISSIMO DISTENDENDOSI O PRENDERE LA FORMA D'UNA GHIANDA FORTEMENTE CONTRAENDOSI.

Prima le mignatte costavano un soldo l'una e se ne davano anche tre per due soldi: ora costano, se il Mignattaro ha fame, una ventina di centesimi, altrimenti, mezza lira l'una. Generalmente, nelle farmacie si vendono per una lira l'una: ciò non è molto quando si pensi che nella farmacia, prima di tutto, si deve pagare il professionista e quando si pensi che, molte volte, non essendoci bisogno di mignatte, o trovandone presso privati, il farmacista, con l'andar del tempo, se le vede morire tutte senza prenderci un soldo.

Le fortune del "sor Checco".

Il *vero* Mignattaro fatta eccezione della vendita del *Balsamo di Cantiano,* non esercita altri mestieri: qualche volta prende ranocchie per mangiarle. Generalmente, però, quand'è al padule, si nutre con l'*acqua cotta,* già descritta in *Greggi e Pastori* (1) e dorme nei *capannoni* che si trovano nell'Agro romano e grossetano. Il «sor Checco» ha 65 anni: quando infierì la *spagnola* si trovò, in vecchiaia, a guadagnare diverse migliaia di lire vendendo le mignatte una lira l'una!

VASOCON MIGNATTE: NELLA MANO VI SONO ATTACCATE DIVERSE MIGNATTE.

Ebbe l'onore di ricevere lettere e telegrammi, di essere seguito da gente a cavallo che, a carriera, correva in cerca di lui:

— S'è visto il «sor Checco»?

— Sì, è partito, saranno due ore, per....

E il cavaliere via, al galoppo, per...

Ho interrogato il «sor Checco» e un Mignattaro della Carpegna a proposito delle mignatte e della *spagnola*: li ho interrogati separatamente e, ambedue, hanno risposto, press'a poco, così: «I professori si accorsero troppo tardi che, per guarire dalla *spagnola,* bisognava adoperare le mignatte... Vedete, signore, le mignatte non si adoperavano quasi più e la *spagnola* l'ha fatte tornare in onore..... E bisogna essere professori molto stolti per non averlo «indovinato» prima: i malati che sputavano sangue, o ne perdevano dal naso, o da altre aperture naturali, guarivano tutti.

Coloro che non avevano perdite di sangue,

SACCHETTA CON MIGNATTE.

(1) (*Le Vie d'Italia,* luglio 1920, n. 7, pag. 413-414).

morivano.... ecco le mignatte, create dalla Provvidenza per guarire i nostri malati, molto migliori del salasso, ecc., ecc. ». Gridate, dunque, viva la *spagnola*! o ingrati Mignattari!

Come si applicano.

Oltre il sangue assorbito dalla mignatta (3-5-16 gr.), se non si interviene, ne scola dalla ferita una quantità quasi uguale e anche di più; questo risultato è dovuto al fatto che la applicazione della mignatta determina una emofilia locale acuta passeggera, il sangue essendosi reso localmente incoagulabile per la introduzione di una sostanza speciale (irudina) dentro la ferita. Le piccole ferite, superficiali e facilmente cicatrizzabili, prodotte dalla mignatta non si accompagnano mai ad infezione, sempre che la mignatta non abbia servito prima per persona infetta: ecco perchè le mignatte, una volta adoperate, non si adoperano più. Il morso della mignatta lascia una piccola cicatrice stellata rispondente alle tre mascelle.

« ANTIELMINTICO, VULNERARIO, ANTICOLLERICO, ANTISETTICO »: ECCO LE PROPRIETÀ DEL BALSAMO DI CANTIANO!

In medicina le mignatte sono usate in molteplici affezioni congestizie o in manifestazioni dolorose con applicazione *loco dolenti*, ossia nel punto del dolore. Non sono indicate nell'emiplegia, nei fanciulli e nei vecchi, in regioni ove vasi importanti sono superficiali, ecc.

Molti distinti medici dicono che la mignattazione ha superato la prova del tempo e si usa anche oggi ovunque, ma specialmente nella pratica della campagna, dove non sono più in voga le « coppette » scarificate e le scarificazioni più usate dove le mignatte sono più scarse e più alla mano gli strumenti scarificatori, i quali generalmente, sono passati di moda.

Il « sor Checco », non sa leggere, nè scrivere e, da quando è nato, per quanto non segua pratiche religiose, non ha mai dimenticato di farsi il segno della croce: quando si alza e quando si corica.

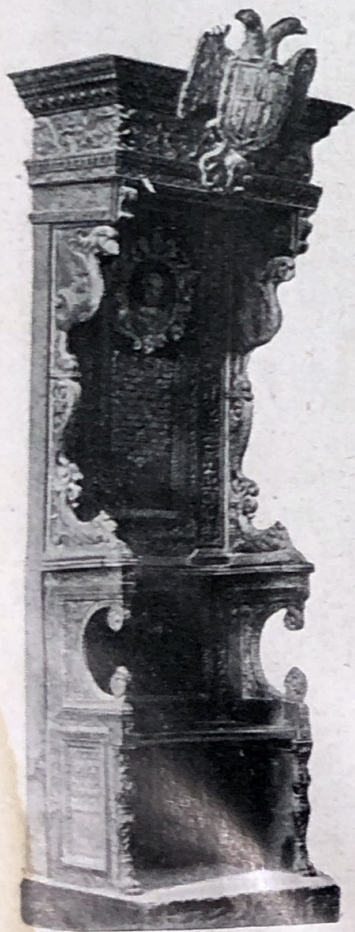
A fare il Mignattaro è facile prendere polmoniti, pleuriti, bronchiti, dolori di ossa, febbri malariche, ecc.

Ma il « sor Checco » non ha mai avuto malattie, mai una febbre di malaria. È, però, affetto da bronchite cronica: egli la cura tenendo sempre accesa una sua pipetta e bevendo, normalmente, sei, sette *fogliette* al giorno (3 litri, 3 litri e mezzo di vino).

Mangia poco. Il Mignattaro, secondo il « sor Checco », di tutto può fare a meno, tutti gli stenti può sopportare: stare giornate nell'acqua; fare chilometri e chilometri di strada a piedi; mangiare poco e male; dormire peggio; sopportare acqua e vento; freddo e caldo, ma del vino e del tabacco non può fare a meno: nel vino e nel tabacco è la forza, la salute del Mignattaro.

G. U. BOSCAGLIA.

(Disegni del prof. E. Baldini - Pitigliano).
(Fotografie di A. Denci, fot. - Pitigliano).

NOTERELLE SICILIANE

Nicosia

NICOSÌA. SEDIA DI CARLO V NELLA CHIESA DI S. MARIA.

La stazione ferroviaria più prossima a Nicosìa è quella di Leonforte — sulla linea Catania-Palermo — che ne dista oltre trenta chilometri. Fino a pochi anni fa, erano sei ore buone di carrozza; e a fare il percorso con le vetture postali, quelle sei ore buone dovevano essere ore assai cattive. Da qualche anno, si va in grandi e comodi omnibus automobili, in un paio d'ore al più; ed è una corsa deliziosa. A circa otto chilometri dalla stazione di Leonforte s'incontra la cittadina di questo nome: nome altiero e fiero, la cui impressione si fa più energica per la fama che quei cittadini godono in Sicilia, di essere pronti alle armi e all'omicidio. Il viaggiatore, si sa, è un appassionato di colorito locale, anche se questo colorito è *di sanguigno;* e se non posso affermare che avrei spinto la passione turistica fino al desiderio eroico di essere ucciso o a quello crudele di vedere uccidere, non nego neppure che, attraversando Leonforte, andavo guardando attorno con una certa latente aspettativa di qualche cosa di drammatico. Ma la città non mi offriva ne' suoi cittadini che l'aspetto consueto di tutte le piccole città di provincia, con quel singolare misto di una curiosità vivissima dipinta su alcune facce, generalmente di ragazzi, e di una non minore apatica indifferenza scolpita su certe altre, generalmente di adulti; e pace e bonarietà dappertutto. Solo al ritorno, alla stazione di Leonforte, aspettando il diretto per Palermo, un facchino della ferrovia mi largì finalmente almeno una pennellata di quel colorito locale invano prima cercato, con un lungo discorso fatto a me e a un mio compagno di viaggio, — a proposito di un omicidio, secondo lui giusto, avvenuto in paese — sul diritto che noi avremmo avuto di ammazzarlo se, avendo affidato degli oggetti alla sua custodia, egli ne avesse profittato per derubarci. Certo, una tale disinvolta sentenza di pena capitale a proprio danno, presuppone una del pari disinvolta inversione di parti in caso diverso: eppure, in fondo a simili concezioni di giustizia punitiva e feroce, c'è un sentimento

NICOSÌA VISTA DALL'OVEST.

morale. Il che è profondamente caratteristico dell'omicidio siciliano, che, quando non sia ardentemente passionale, nasce quasi sempre da una tenace convinzione di compiere atto di giustizia e di ristabilire con esso un equilibrio etico turbato. L'omicidio brutale e malvagio è molto più raro in Sicilia che in parecchie altre province d'Italia, e, almeno in alcune regioni dell'Isola, il galantuomo che sappia di non aver fatto male a nessuno, può vivere e dormire tranquillo più che in molti altri paesi d'Italia più evoluti e più coscienti.

Da Leonforte in poi la strada è fortemente ondulata: a prescindere dai su e giù di minor rilievo, Leonforte è a 600 metri sul mare, e per andare a Nicosia prima bisogna salire fin quasi a 900 metri, al passo della Bocchetta; di là si ridiscende fino a traversare il fiume Salso, a poco più di 500, e poi si risale a Nicosìa che è a quasi 800: strada stupenda, soprattutto nel tratto subito dopo la Bocchetta, quando si scopre all'occhio la valle del Salso che corre a quasi quattrocento metri più basso, e uno sfondo di colline, monti, boschi, città, variato a ogni svolta, e, di tanto in tanto, sfuggite sull'Etna lontano e gigantesco. È consigliabile, però, fare questa strada quando sia o risolutamente asciutta o risolutamente fangosa; chè quando, come toccò a me, dopo appena un po' di pioggerella, essa è appena velata di una melmetta saponacea, gli slittamenti della grande e pesante vettura automobile nelle svolte innumerevoli, e sempre in pendìo, talora ertissimo, e quasi sempre senza ripari verso il precipizio, sono tale cosa che il senso estetico è messo a dura prova dall'istinto della conservazione. Ma infine, a furia di slittamenti, anche noi arrivammo a Nicosìa.

NICOSÌA. NEVICATA (GENNAIO 1911). IL CASTELLO CON LE ABITAZIONI SOTTOSTANTI.

NICOSÌA. VISTA DAL COLLE S. GIOVANNI.

Nicosìa ha tutto l'aspetto d'una città stata già di condizione superiore a quella d'oggi: quasi una signora nobile ma decaduta. E si comprende. La Sicilia è una regione spiccatamente montuosa, e in cui ragioni storiche e climatiche hanno determinato lo sviluppo delle città interne quasi soltanto sulle alture. Se si prescinda dalle città costiere o in prossimità delle coste, quasi tutte le città notevoli della Sicilia si trovano a un'altitudine di più che seicento metri, e molte ve ne sono a più di novecento e di mille. Ora, le antiche strade carrozzabili s'inerpicavano su pei monti a cercare nel loro percorso queste città; le ferrovie, col loro necessario odio dei dislivelli e il bisogno di collegare rapidamente i grandi centri, si sono tracciato il loro percorso senza curarsi di toccare o anche di avvicinarsi alle città stesse: hanno di solito cercato quelle valli fluviali o torrentizie che le città avevano fuggito, o perchè strategicamente malsicure o perchè malariche. Onde avviene che in Sicilia raramente la linea ferroviaria interna coincide col tracciato delle antiche strade rotabili, ed è fenomeno ordinario quello delle città senza ferrovia e delle stazioni senza città. Da ciò, una certa decadenza di quei centri che dal trovarsi sulle grandi linee di comunicazione si son visti un bel giorno appartati e isolati.

Nicosìa, che fu un tempo sulla grande arteria che congiungeva Palermo con Messina e Catania, era allora tappa consueta ai viaggiatori. E così fu che le capitò perfino di ospitare Carlo V reduce dalla spedizione di Tunisi, una sera che quel sole che non tramontava mai sui suoi dominii, gli tramontò a Nicosìa. E nella chiesa di Santa Maria Maggiore si mostra ancor oggi una gran cattedra di legno finemente e riccamente intagliato, che Carlo V onorò del suo peso imperiale. Ora a Nicosìa ci va quasi soltanto chi va a Nicosìa. Ed è peccato, perchè la visita merita davvero d'esser fatta, tanto è l'interesse che offre la città.

NICOSÌA DALLA CASERMA MILITARE.

Prima di tutto, quella sua condizione di essere stata in altri tempi un centro più vivo e più importante di adesso, ha il doppio vantaggio di conservarle un carattere locale che in altre città della Sicilia più a contatto con la civiltà moderna purtroppo ora va sparendo, e un'impronta di nobiltà monumentale nelle sue numerose chiese, ricche di notevoli opere d'arte, e in alcuni palazzi baronali. È più dovizioso sarebbe questo patrimonio se una frana non avesse distrutto, un secolo e mezzo addietro, una delle parti più aristocratiche della vecchia città.

Il monumento d'arte più interessante di Nicosìa, d'interesse ben più che locale, è la famosa Icona di Antonello Gagini: un'ancona d'altare che è nella chiesa di Santa Maria Maggiore, riccamente scolpita di figure di santi, e bassorilievi tratti dalla vita della Vergine. È una delle opere principali di quello scultore, che è alla sua volta uno degli artisti più importanti nella storia dell'arte siciliana. Egli e il padre Domenico, venuti in Sicilia di Lombardia (erano di Bissone presso Lugano) esercitarono rispetto al Rinascimento scultorio, in quella Sicilia che di Rinascimento quasi non aveva sentore, una funzione che sarebbe nobilitar troppo chiamare da apostoli, e troppo deprimere chiamarla da commessi viaggiatori. Dotati di grande facilità, propensi a riprodurre senza scrupoli i loro tipi artistici, garbati ed efficaci pur nella loro superficialità un po' commerciale, essi inondarono l'Isola di sculture che, pei luoghi cui non era giunta l'arte del più grande ma assai men fecondo Francesco Laurana, furono la rivelazione dell'arte nuova. L'ancona di Nicosìa era andata in frantumi nelle rovine dell'antica Santa Maria Maggiore, prodotta dalla già accennata frana, ed è stata accuratamente ricomposta nella chiesa che, con lo stesso nome, si è sostituita all'antica.

Pittoresca assai è la torre campanaria del Duomo, con le sue varie strutture che rappresentano una stratificazione stilistica di molti secoli, e con un bellissimo portale ogivale ricco di sculture. È singolare, per una città siciliana, un portico quattrocentesco laterale al Duomo e prospiciente la piazza principale della città: singolare perchè, ove l'occhio non osservi analiticamente le ogive appena percettibili, esso ha nel totale l'aspetto d'un elegantissimo portico del Rinascimento, cioè d'una fase architettonica che in Sicilia non ha quasi lasciato tracce.

NICOSÌA.
TORRE DEGLI ARABI, OGGI CAMPANILE DEL DUOMO.

Ho detto che a una impronta artistica e storica di città nobile Nicosìa accoppia il vantaggio di aver conservato più carattere che altre città siciliane le quali, investite o lambite dalle grandi correnti della civiltà, vanno diluendo il loro colorito locale nelle acque uniformi e monocrome della vita moderna. A Nicosìa, per esempio, rividi per la prima volta alcuni bei campioni di quel costume contadinesco che altrove avevo ricercato invano; a Nicosìa ebbi la gioia poetica e pittoresca di vedere accendere la sera soltanto pochi fanali a petrolio e non le consuete lampade ad arco che, con la loro bianca luce sfacciata vestono di sera alla moderna tutti gli edifizii di qualunque epoca, e tolgono all'occhio abbagliato la consolazione di veder brillare le stelle fra i tetti delle case. Ahimè! la città moderna di notte non ha più firmamento, e sempre più ci allontaniamo da

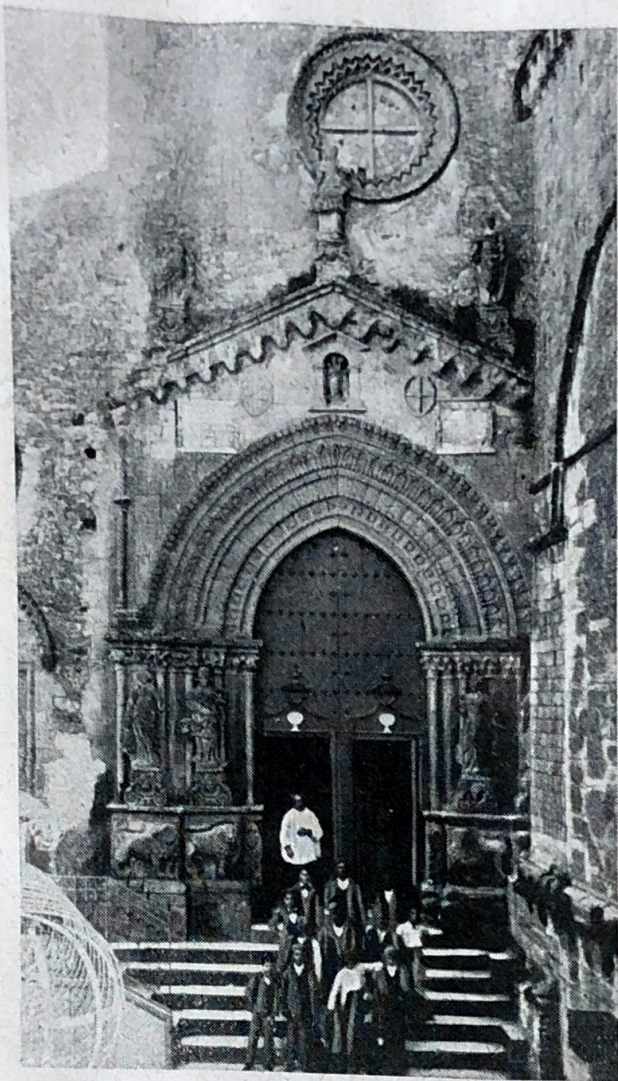
quella familiarità con gli astri che era parte così viva della vita dei nostri padri. Abbiamo acceso tanta luce in terra, che non vediamo più quella del cielo! Lo so: sarebbe stolto voler fermare il progresso e imporre alla vita pratica esigenze di pura poesia; ma almeno sia concesso al turista di rallegrarsi quando trova ancora un angolo di mondo che gli offre qualche cosa bella ormai morta per sempre nella civiltà più moderna.

Ma il pregio maggiore di Nicosìa, quello per cui ognuno che viaggi in Sicilia per diletto, dovrebbe visitarla, è la sua bellezza paesistica. Già è bellissimo il panorama generale che si gode dai suoi punti più elevati e dalle strade di campagna che la circondano. Ondulazioni di monti tutt'attorno, città vicine e lontane inerpicate su alte colline e dirupi, e i due giganti della Sicilia uno da una parte uno dall'altra: verso il sole calante il Pizzo Antenna, il più gran monte delle Madonie, che son come le Alpi dell'Isola e verso il sole nascente, tanto più colossale e vivo, l'Etna; e verso nord, di là dall'alta barriera delle Caronie, non il mare, invisibile, ma quel cielo così aereo, così vuoto, così turchino, che annunzia che sotto di sè non vede e non rispecchia che il mare. Ma la bellezza direi unica di Nicosìa è formata dal paesaggio locale della stessa città e delle alture che la contornano. Mi correggo: il verbo contornare non esprime punto la realtà. Immaginate dunque che vi fosse una città adagiata su un dorso ondulato, con quell'aspetto caratteristico di tappeto di case che in altro mio articolo dissi esser proprio delle città siciliane; e che un bel giorno dal sottosuolo si fossero levate di balzo quattro o cinque rocce asperrime e scoscese, bucando quel tappeto, stracciandolo, trasportandone i brandelli a varie altezze o lasciandoli penzolare giù pei dirupi, e sollevando lungo i pendii i margini non stracciati: questo è l'aspetto di Nicosìa. Le rupi scoscese, infatti, non contornano il paese, ma ne formano parte essenziale, ne sono materialmente e idealmente inseparabili. Interi quartieri della città sorgono lungo i pendii, e case e chiese, dove il grosso dell' abitato pare stanco d'arrivare, s' inerpicano ancora arditamente, a gruppi, a gruppetti, isolate, e si appollaiano in posizioni inverosimili, e coronano le cime, e sembrano minacciare dall'alto. E dove per la casa non v'è spazio, la roccia è traforata di abitazioni trogloditiche. L'edificio e l'abitazione umana spasmodicamente innamorata della roccia, che, coll'ardire inverosimile delle forme, sembra invece volerla discacciare da sè, così si può definire la psicologia topografica di Nicosìa. State nel centro della città, e, alzando la testa, vedete cime di rupi, alberi, abitazioni, campanili che vi guardan dall'alto quasi a piombo; e in quella città così tranquilla e così scevra dei pericoli che continuamente minacciano la vita nelle vie delle grandi città moderne, assale talvolta però come un vago sgomento di sentirsi arrivare sulla testa un cittadino dei quartieri alti. I pendii di quelle rupi che scendono verso la

NICOSÌA. ICONA DEL GAGINI NELLA CHIESA DI S. MARIA.

periferia sono in generale alquanto più campestri. Nudo sasso, erbe, alberi, mura e tetti si alternano dappertutto; ma sui pendii urbani i due attori principali del contrasto sono, abbiamo detto, la rupe e la casa, nei pendii rurali la rupe e la pianta. Il sasso, arduo, grigio, aspro, compatto, sembra volersi rifiutare a ogni costo alla vita vegetale: ma dovunque un po' di pendìo meno ardito o un angolo tra scheggia e scheggia ha trattenuto alquanto più le acque o ha fatto fermare i detriti che gli agenti atmosferici limano continuamente dal sasso, s'è formato un po' di terreno vegetale, ed è comparsa la pianta, e ha incominciato la lotta per la vita e per la diffusione, e si è propagata fin dove ha potuto: or albero, or arbusto, or cespuglio, ora erba, ora incrostazione muscosa o lichenica. È facile immaginare la ricchezza di colori che da tutto questo insieme deve risultare al quadro, anzi ai varii quadri: perchè si comprende che con una topografia così variamente accidentata, secondo che il punto di vista sia dal basso o dall' alto, dall' una o dall' altra cima, verso l'una o verso l'altra direzione, limitata e incorniciata or da questa or da quella rupe, il quadro cambia radicalmente. Le case intonacate di chiaro o di rosa ovvero grige di pietra naturale, i tetti or rossi or di tegole scure, la nuda roccia ferrigna, le incrostazioni di licheni gialli, bianchi, aranci, il verde vivo delle gramigne e di altre vegetazioni erbacee, il verde cupo dei cespugli sempreverdi, il glauco dei fichi d'India, i fusi compatti e bruni dei cipressi, le ombrelle leggere e luminose dei pini coi loro tronchi e rami rossastri, le chiome rare e pallide degli ulivi, l'azzurro del cielo: è una festa varia e tumultuosa di forme e di colori che fanno di Nicosìa uno dei luoghi più fantasticamente pittoreschi che io abbia veduti. Un valente paesista che invece di riprodurre sulla tela i soliti luoghi comuni della pittura di paesaggio o sfrenare la fantasia in sogni futuristici di forme e colori impossibili e brutti, se ne andasse a passare un anno a Nicosìa, potrebbe mettere insieme una serie di quadri che stupirebbero il pubblico senza offendere la natura. E immagino che cosa debba diventare Nicosìa d' inverno, quando un altro attore stupendo entra in iscena: la neve. Giacchè a Nicosìa, come in tutte le alte città interne della Sicilia, la neve è relativamente non rara, e talvolta assai abbondante.

NICOSÌA. PORTA PRINCIPALE DEL DUOMO.

Non tacerò finalmente d'un'altra singolarità di Nicosìa: il suo dialetto. Vi sono in Sicilia sei comuni: Piazza Armerina, San Fratello, Aidone, Nicosìa, Sperlinga, Novara, il cui dialetto differisce spiccatamente dal siciliano. Sono, questi idiomi, i discendenti di dialetti gallo-italici, importati, durante la dominazione Normanna e Sveva, da coloni venuti nell' Isola dall'Alta Italia: donde precisamente non si sa, ma certo dalla parte occidentale, tra Piemonte, Lombardia, Liguria. Nel corso dei secoli quelle parlate non si sono conservate tanto integre da poterne localizzare esattamente la provenienza, e, quale più quale meno, hanno subìto modificazioni non indifferenti pel contatto con i dialetti locali circonvicini. Ma restano sempre dialetti *sui generis*, e presentano fenomeni morfologici e fonetici assolutamente estranei al siciliano. Purtroppo però anche questo resi-

NICOSÌA. PORTA PRINCIPALE DELLA CHIESA DI S. MARIA.

duo storico così singolare, così caratteristico, così interessante, è insidiato dall'aumentata coltura e dai contatti sempre più frequenti con altri paesi. Il dialetto locale è considerato un po' come il costume: cosa da vergognarsene. E a Nicosìa, a quanto colà mi assicuravano, il dialetto nicosiano va sparendo, e non si ode più che nella bocca di qualche vecchio: quando non si parli italiano, si parla comunemente siciliano. Fa opera benemerita, dunque, chi si sforza di conservare alla scienza e all'arte (dico all'arte perchè il color locale non è cosa meno bella che interessante) le reliquie di tali dialetti. Uno di questi benemeriti ha Nicosia nella persona del farmacista Carmelo La Giglia, che, per amor del suo paese, ne sostiene o imbalsama il dialetto moribondo o già morto, scrivendo poesie popolari che, come tali, molto si prestano all'uso di un dialetto che rappresenta ormai lo strato popolare della parlata nicosiana; e ora va compilando un vocabolario italiano-nicosiano. Per sua gentile concessione posso offrire ai lettori del Touring (che gli debbono anche le illustrazioni di questo articolo prese da sue fotografie) un saggio dei suoi versi, togliendolo da una poesia scritta allo scoppio della grande guerra. Il La Giglia, che assai lodevolmente si propone anche un fine di documentazione scientifica, stampa i suoi versi ricorrendo a molteplici segni convenzionali per la rappresentazione precisa della pronunzia. Io, per semplicità tipografica, li scriverò nell'alfabeto ordinario. Nel brano che riproduco, l'autore si augura dalla guerra i più nobili effetti, e conforta coloro che hanno pianto perdite dolorose:

.... Coscì o drito, coscì a giustizia
'ncontra da forza nimalegua e bruta,
che da l'onesti nausìa e rebuta
avesseno 'nto mondo a trionfè.

Che ogno nazìon da stissa razza
fosso formada sota a so' bandiera,
e che fosso pacifeca, senciera
e respeitada, c'a so' libertà.

Che tute onite fosseno ntra dee
do mondo e nazioi co seguranza
'nto sentimento da gran fratelanza
che confini nen à nè n'averà.

Na pasgio randa desiava Cristo,
« pasgio » desgia da crosgio onda moria.
Ora pasgio 'nto mondo ghie vorria
e mai chiù guerra. Viva a ceviltà!

Pe figghie morti 'n guerra ciange, mame,
ciange, cative, p'i vosti marì,
ciange, chè o destin voss' accoscì,
ciange, orfaneddi, chè n'avì rasgion.

Privi do figghio, do marì, do padro,
restaste sconsolai, ia nen v'o niego,
ogniun di dei, o sua, che c'o so 'mpiego
portava 'n casa e vi dava a mangè.

Ciange, sorete, p'o fradeto morto,
ciange, fradozi, p'o vosto fradeto,
che 'nto campo d'anoro vi cadeto
co gran valoro p'a cevelità.

Mame, mogghieri, figghie, suore e frai,
ciange, ma 'nto doloro stee contenti,
'nte terre noste perdiste i parenti
p'a mama patrìa, p'a libertà.

Mama di l'orfaneddo, se eo ciangio,
se zerca o padro se p'o pan ti frusta,
digghie che 'nta na guerra santa e giusta
combatendo moreto so papà.

'Npáregghie primo di qualunche cosa
che a patria à d'amè, nen fosso tento,
nen pensasse p'o pan, stasso contento,
digghie che nen è morta a Carità.

Versione: Così il diritto, così la giustizia - contro la forza brutale e cattiva - che nausea e ripugna agli onesti - abbiano nel mondo a trionfare. Che ogni nazione dalla stessa stirpe - sia formata, sotto la sua bandiera - e che sia pacifica, sincera - e rispettata, con la sua libertà. Che tutte unite siano fra di loro - del mondo le nazioni, con sicurezza - nel sentimento della gran fratellanza - che confini non ha e non avrà. - Una pace grande desiderava Cristo - « Pace » diceva dalla croce ove moriva. - Ora pace nel mondo ci vorrebbe - e mai più guerra. Viva la civiltà! Pei figli morti in guerra piangete, madri - piangete, vedove, pei vostri mariti - piangete, chè il destino volle così - piangete, orfanelli, chè n'avete ragione. Privi del figlio, del marito, del padre - restaste sconsolati, non ve lo nego - ognun di loro lo so che col suo impiego - portava danaro in casa e vi manteneva. Piangete, sorelle, pel fratello morto - piangete, fratellini, pel vostro fratello - che nel campo d'onore vi cadde - con gran valore, per la civiltà. Mamme, mogli, figli, sorelle e fratelli - piangete, ma nel dolore state contenti - nelle terre nostre perdeste i parenti - per la madre patria, per la libertà. - Madre dell'orfanello, se egli piange - se cerca il padre, se ti molesta per avere il pane - digli che in una guerra santa e giusta - combattendo, morì il suo papà. Insegnagli, prima di ogni altra cosa - che ha da amare la patria, non ha da esser cattivo - non deve pensare al pane, stia contento - digli che non è morta la Carità.

NICOSÌA. I RUDERI DEL CASTELLO.

Chiunque abbia pratica del dialetto siciliano, vede quante forme estranee ad esso siano in questo idioma nicosiano; ognuno vi riconosce forme spiccatamente settentrionali, come gl'infiniti in *é* (*trionfé, mangé*), i tronchi del tipo di *nazion* e *pan, avì* per avete, *marì* per marito, ecc., ecc. E quel che ne accentua il carattere sono alcuni suoni sconosciuti alle parlate isolane, quali la *s* dolce intervocale (ignoto addirittura a tutta l'Italia meridionale, cominciando dai dialetti romaneschi), la *g* strisciata (*g* toscana intervocale o *j* francese: l'ho rappresentata con la *sg*), l'*e* muta, i suoni indistinti di certe *i* e di certe *o*. L'impressione acustica complessiva del nicosiano, è quella d'un dialetto non meridionale, e anche l'accento dei parlanti in italiano ha una tal quale intonazione nordica.

Nel suo dialetto Nicosìa riassume, insomma, il Mezzogiorno e il Settentrione, come in certi suoi aspetti paesistici: e ritrovare in esso parole come le citate *pan* e *mangé* e *marì*, accanto a forme prettamente siciliane, come *orfaneddi* e *mogghieri*, è un'impressione simile a quella che deve provarvisi, d'inverno, a vedere una siepe di fichi d'India ovattata di neve. E in tale ambiguità di carattere, oltre che interessantissima all'artista e allo scienziato, Nicosìa riesce cara al buon italiano che vede in essa come un simbolo di quella unione ideale che oggi affratella, e più dovrebbe affratellare, tutta la Patria, dalle onde del Po alle lave dell'Etna.

MANFREDI PORENA.

LE RUPI CARATTERISTICHE DI NICOSÌA CHE FORMANO UN TUTTO SOLO CON L'ABITATO.

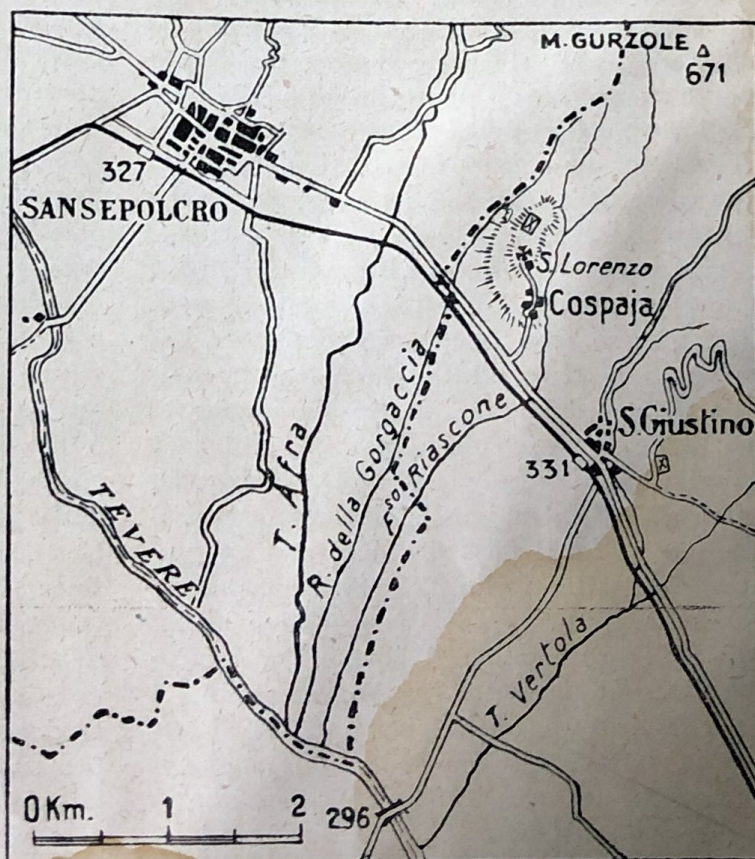
STORIA DELLA PIÙ MINUSCOLA E IGNORATA REPUBBLICA

Lo stato libero di Cospaja

C'ERA una volta un principe che, salito sul trono e trovati vuoti i forzieri dello Stato, mentre aveva somma necessità di denaro, ottenne un prestito di 25 mila fiorini d'oro da un suo ricco e potente vicino, consegnando per garanzia picciola parte del proprio territorio. Concluso il contratto, il principe mandò i suoi geometri ed alla sua volta la repubblica sovvenitrice inviò i propri, perchè stabilissero sul terreno il giusto confine che da allora in poi dovevano osservare i due stati. Giunsero i secondi all'insaputa dei primi, gli uni e gli altri con loro squadre e livelli, con loro stadie e misure e posersi all'opera, non accorgendosi, gl' ignari, che fissavano i confini lungo due linee diverse e là dove avevano a delimitare un confine unico, ne stabilivano in realtà due, lasciando tra essi un esiguo ma non disprezzabile territorio. Ben se n' accorsero tosto quanti abitavano entro questo, e fatto lor pro' dell'altrui errore, si proclamarono liberi, senz'altro padrone che il loro arbitrio.

Non è questo il principio di una fiaba, ma la genesi del più microscopico, del più singolare, del più ignorato tra gli stati del mondo: Cospaja.

Il principe... in bolletta fu papa Eugenio IV, il grave Gabriello Condulmero nobile veneziano, uomo di abitudini semplici e di vita sobria, liberale con tutti e specialmente coi poveri e perciò « sempre in debiti, perchè non apprezzava il denaro e nulla teneva per sè ». Visse in tempi difficili e gravi di pericoli, ma fu l'uomo atto ad affrontarli, perchè amò più l'azione che la vita contemplativa. Alla sua tenacia si deve la vittoria sul concilio di Basilea, il quale durò la più fiera lotta che mai concilio abbia condotta contro Roma. Ma quella lotta offrì a Filippo Maria Visconti l'occasione desiderata per lanciare contro lo Stato pontificio Nicolò Fortebraccio e Francesco Sforza. All'arrivo del primo a Roma, il 20 maggio 1434, i Romani proclamarono la repubblica e imprigionarono il cardinale Francesco Condulmero nipote del papa. Eugenio riuscì a fuggire e trovò scampo a Firenze, che gli fu sede quasi ininterrotta per circa 10 anni.

Fu a Firenze, a contatto di quel fervido centro del Rinascimento, che Eugenio, nono-

IL TERRITORIO DI COSPAJA (IL CONFINE SEGNATO È L'ATTUALE FRA LE PROVINCE DI AREZZO E PERUGIA).

Nessuno imaginerebbe — osservando le modeste casupole, i pagliai, le viuzze che appaiono nella fotografia che pubblichiamo — ch'essi rappresentano il centro d'una piccola metropoli, una autentica capitale. Ma l'incredibile è vero; giacchè l'illustrazione riproduce i caseggiati di Cospaja, che per quattro secoli fu capitale ed unico centro abitato di una piccola repubblica nata.... per errore. Cospaja siede in amena posizione, su un contrafforte delle Alpi della Luna che appaiono sullo sfondo della nostra illustrazione.

stante le strettezze finanziarie così gravi che molti dei suoi segretari lo abbandonarono e gli rimase quasi unico fedele Flavio Biondo da Forlì, sentì rinascere il non mai sopito desiderio del decoro della Chiesa e del culto. Egli amava il lusso ed il fasto come un vero veneziano, ma solo in quanto ridondavano a splendore del papato e della religione. Anche lontano da Roma, vi curò restauri a chiese e monumenti e ordinò al Filarete la famosa porta bronzea di S. Pietro, collocata a posto il 26 giugno 1445. In Firenze commise a Lorenzo Ghiberti una tiara, che fu una meraviglia di magnificenza: vi furono impiegate 15 libbre d'oro e pietre preziose valutate 38 mila fiorini d'oro, oltre all'opera inestimabile dell'artista insigne. E il denaro mancava. Che fare? Il pontefice domandò un prestito di 25 mila fiorini alla potente repubblica che l'ospitava e fu Cosimo Giovanni de' Medici Domicelli che li sborsò per la Comunità. Dal suo canto Eugenio, con atto del 24 febbraio 1440, cedette per garanzia il territorio di Borgo S. Sepolcro, limitandone il confine ad un piccolo rio a circa due miglia a S E della cittadetta.

Ma sul terreno i rii sono due; il rio della Gorgaccia a Nord, verso S. Sepolcro, il Riascolo o Riascone a Sud, verso Città di Castello. I geometri di Firenze stabilirono i confini al primo, i geometri del papa al secondo; la zona intermedia è quella dove sorge Cospaja ed i Cospajesi approfittarono della buona occasione: poichè pareva che nessuno li volesse, si proclamarono liberi. Troppo tardi accortisi dell'errore, Firenze ed il papa non riuscirono ad accordarsi nella soluzione e rispettarono per allora quello che un bizzarro caso aveva creato.

Così senza bolle papali, senza protocolli, senza convenzioni diplomatiche segrete nacque la piccola repubblica, proprio come attorno ad una povera cuna non sono fiori nè partecipazioni nè allegrezze, ma c'è il sorriso della madre. E che bel sorriso di cielo sul territorio di Cospaja! E che vista, poi!... C'è sotto la valle di un fiume famoso, una valle larga, tutta piana, uberrima, di un verde unito, dolcissimo, che ricorda e non fa rimpiangere il ceruleo lago che l'occupava nell'epoca terziaria. Vi sorgono due cittadette gentili per arte, Borgo S. Sepolcro e Città di Castello; si leva intorno un anfiteatro di colli e di monti. Ecco verso settentrione una montagna ardita, di strana forma, ammantata di bosco; è il *crudo sasso* che fu il Calvario

francescano. L'occhio scorrendo verso mezzodì nota, sul vertice dei colli, Anghiari, orgogliosa di due belle tavole del Sogliani, Citerna, dove morì Alessandro Vitelli, Monte S. Maria. Là dove la valle si restringe, si intravvedono i santuari di Canoscio e di Belvedere, Montone la terra dell'impetuoso Braccio Fortebraccio, il fiero signore di Perugia, e il lontano conico Monte Acuto dominante Umbertide ed ai cui piedi è il santuario di Monte Corona.

In questo scenario paradisiaco, in questo ambiente di poesia e di misticismo si stendeva il territorio della repubblica. È così piccolo che può essere percorso in meno di un'ora, ma è variato di monti, di colli e di piano. Vi è un monte che, pei suoi modesti burroni e per qualche dirupata parete, può dare imagine di gole alpine; vi è un colle argenteo d'olivi, di una dolcezza georgica; vi è una pianura livellata e florida. E quella pianura raggiunge un fiume storico, il bel fiume umbro-laziale, il flavo Tevere. Quell'acqua che si vede scorrere anderà a lambire Tiferno, saluterà da lontano la ferrea Peroscia e l'industre Deruta, correrà sotto la marzia Todi, riceverà l'onda fremente della Nera sollecitata dalla caduta del Velino, indugierà nei meandri del Lazio silenzioso e solenne, traverserà l'Urbe, vasta come un mondo, finirà tacita e stanca nel mare etrusco, presso il grande porto repubblicano e imperiale.

Ebbene, tanta grandezza non ha dato le vertigini al popolo di Cospaja, non l'ha spinto ad avventure marinare, ad imprese commerciali, ad alcun sogno d'imperialismo. Su, su, in alto, sulla più alta vetta del territorio! Ma lassù non vi è un'acropoli umbro-etrusca, nemmeno una rocca medioevale, neppure una torre di vedetta; la repubblica non ebbe nemici; vi sorge forse qualche nereggiante ilice, la bellissima pianta umbra di un carattere quasi sacro, vi resiste forse al vento qualche castagno, l'utile albero appenninico.

Un poco più in basso è il piccolo cimitero, poi la chiesa parrocchiale di S. Lorenzo; un poco più giù, sul colle ridente nel sole, è... la capitale, nel centro del territorio, il villaggio di casette uniformi, di costumi rurali, senza palagio della Signoria, senza sala dell'Arrengo. La popolazione di tutto lo stato raggiunse sì e no i 350 abitanti, circa una cinquantina di famiglie, l'ammontare di una tribù.

Non vi erano capi, non esercito, non guardie, nè bandiera, nè stemma, nè moneta, nè armi; non carceri, non tribunali, non giudici, nessuna azione politica esterna, nessuna azione politica interna perchè il governo non esisteva. Per lo stato civile faceva tutto il parroco, il litteratissimo della nazione. La popolazione tutta analfabeta perchè non vi erano scuole. A proposito: non è mai sorto a Cospaja non dico un genio, ma nemmeno una gloriola locale, un erudito, un poetastro, un prelato notevole. Vi è l'eguaglianza, il livellamento anche delle intelligenze.

Per pagare il medico, non un medico proprio ma un sanitario fuori dello stato (quello di S. Giustino o quello di S. Sepolcro), i capifamiglia si radunavano un dato giorno ogni anno e si quotavano volontariamente in denaro o in derrate, in proporzione del numero dei componenti la famiglia e delle condizioni economiche. Pare che la quotazione in derrate finisse col prevalere ed ogni famiglia dava annualmente 40 libbre di grano; dunque livellamento anche delle fortune. Fu l'unica imposta.

E nelle loro questioni civili — perchè di queste ve ne furono — i Cospajesi ricorrevano, a seconda delle preferenze, al podestà di S. Sepolcro o a quello di Città di Castello. L'uomo non sarà in ogni caso, secondo la troppo assoluta definizione di Platone, un animale politico, ma è però sempre un *animal litigiosum*.

È tutto qui: ho riassunto quasi quattro secoli di vita della repubblica. Cospaja per essere felice non solo ha rinunciato a fare della storia; non ha fatto nemmeno della cronaca. Ma è però un bell'osservatorio e sotto si vede passare la storia, talvolta anche la grande storia. Era appena nato il nuovo stato che, sotto di esso, ai piedi del colle di Anghiari, si svolse quella battaglia del 29 giugno 1440 che spezzò per sempre il sogno ambizioso di Filippo Maria Visconti e... assicurò l'esistenza anche a Cospaja. Esattamente 10 anni dopo, il 29 giugno 1450, i Borghigiani rapivano ad una porta di Anghiari quel « catorcio » che, novella Elena e novella secchia, fu l'origine di una guerra forse non molto cruenta tra le due cittadette tiberine, ma che ebbe l'onore di venire cantata in versi lepidi e che spinse gli Anghiaresi, per ritorsione, a... Ah! no, non mi sento di narrare la rappresaglia boccaccesca, ma penso

alle grasse risate che avranno fatto allora i buoni Cospajesi.

Pochi anni dopo, a Città di Castello è una primavera d'arte: vi fa le sue prime prove, quale pittore, un giovane toscano di nobile aspetto, Luca Signorelli. Qualche tempo dopo, chiude gli occhi nella patria un austero artista, di cui già suona alta la fama, Piero della Francesca, « pictore famoso » come dice l'atto di morte. È il 12 ottobre dell'anno 1492. Poche ore dopo, assai lontano in occidente

. . . . . sul purpureo [mare
quasi una grigia [nuvola apparì.
« Terra! » gridò la [Pinta....

Ma questo si saprà più tardi, assai più tardi... anche perchè le nuove del mondo giungono quassù a Cospaja con tutto comodo, fioche e velate, talora deformate dalla distanza. Quella notizia, quella grande notizia vi giungerà a suo tempo e quella scoperta non sarà senza conseguenze per la vita della repubblica.

Nei primi anni del Cinquecento Città di Castello accoglie la grazia pensosa e ammira l'opera gentile, prodigiosa di un adolescente, « qualcun nomato Raffaello Sanzio ». E, qualche anno dopo, Leone X, sia perchè non dimentica di essere un Medici, sia perchè si trova nell'impossibilità di restituire i 25 mila fiorini d'oro, cede a Firenze in perpetuo Borgo S. Sepolcro. Con questo atto anche l'esistenza dello stato libero di Cospaja fu assicurata. Ed è probabilmente di quel tempo (a giudicare più dalla grafia dell'iscrizione che dalle incerte timide forme architettoniche del portale) che sul fregio del portale della chiesetta che è dentro al villaggio fu incisa la scritta: « PERPETUA ET FIRMA LIBERTAS ». Il bello e fiero motto si ripete anche su una campana. La chiesetta ha così una consacrazione civile, è il palladio della libertà cospaiese.

Ecco su l'umile chiesetta del centro di Cospaja le vestigia della... perduta libertà. *Perpetua et firma libertas*, suona l'iscrizione; ma dal 1826 Cospaja da capitale di repubblica è divenuta.... una semplice frazione del Comune di S. Giustino nella provincia di Perugia.

Passano i giorni uniformi e le opere umane, si accumulano lenti, tranquilli gli anni, si succedono le generazioni; nulla si rinnova a Cospaja. L'unica novità è l'introduzione — che non sappiamo quando precisamente avvenuta — della cultura del tabacco, la voluttuaria pianta americana. Grazie a questa coltura, il cui prodotto veniva venduto legalmente ai due stati vicini o contrabbandato, grazie alla feracità del suolo piantato a grano, granturco, canape, viti, ulivi, prati e che dava prodotti sufficienti al bisogno locale, grazie alla festa annuale di S. Lorenzo, che attirava molta gente dai dintorni, il benessere era diffuso a tutti gli abitanti senza squilibri di fortune.

La repubblica cercava di farsi dimenticare, ma la sua esistenza era un bruscolo negli occhi per i due governi confinanti special-

mente perchè Cospaja, quantunque non godesse privilegio di immunità territoriale, serviva però di rifugio a malviventi. Sì che nel 1785 il papa e il granduca eran già d'accordo sulla sparizione dell'incomodo staterello e si rivolsero all'arbitrato del re di Sardegna. Ma gli incalzanti e gravi avvenimenti della rivoluzione francese salvarono Cospaja fino al 1798 quando, proclamata la Repubblica romana il 15 febbraio, il minuscolo stato sparì nella repubblica più grande, incorporato nel cantone di Città di Castello. Per 18 mesi i Cospajesi pagarono imposte, subirono requisizioni, ma, restaurato il governo pontificio, ritornarono liberi e si diedero con maggior lena alla cultura del tabacco, il cui prezzo venne fortunatamente raddoppiato dal papa. Ma le vittorie napoleoniche spezzarono di nuovo la tranquilla esistenza di Cospaja, che nel 1808 fu aggregata all'impero francese e incorporata a Borgo S. Sepolcro. Dopo 6 anni ritornava autonoma, ma non ritornava all'antica felicità.

Gli ultimi avvenimenti avevano fatta conoscere Cospaja agl' italiani, un eden di libertà, uno stato senza dazi e senza imposte. Questa condizione privilegiata indusse molte ditte importanti di Genova, di Livorno, di Civitavecchia, di Napoli, di Ancona a stabilirvi dei magazzini. Cospaja divenne una specie di porto franco, dove affluivano senza aggravi doganali le merci, dove sempre più numerosi giungevano i compratori, i quali rientravano nei due stati confinanti deludendo la vigilanza dei doganieri. Questo contrabbando finì di perdere Cospaja. Il papa e il granduca ne decisero la scomparsa con una divisione salomonica: il territorio collinoso della repubblica allo stato pontificio, il territorio in piano alla Toscana.

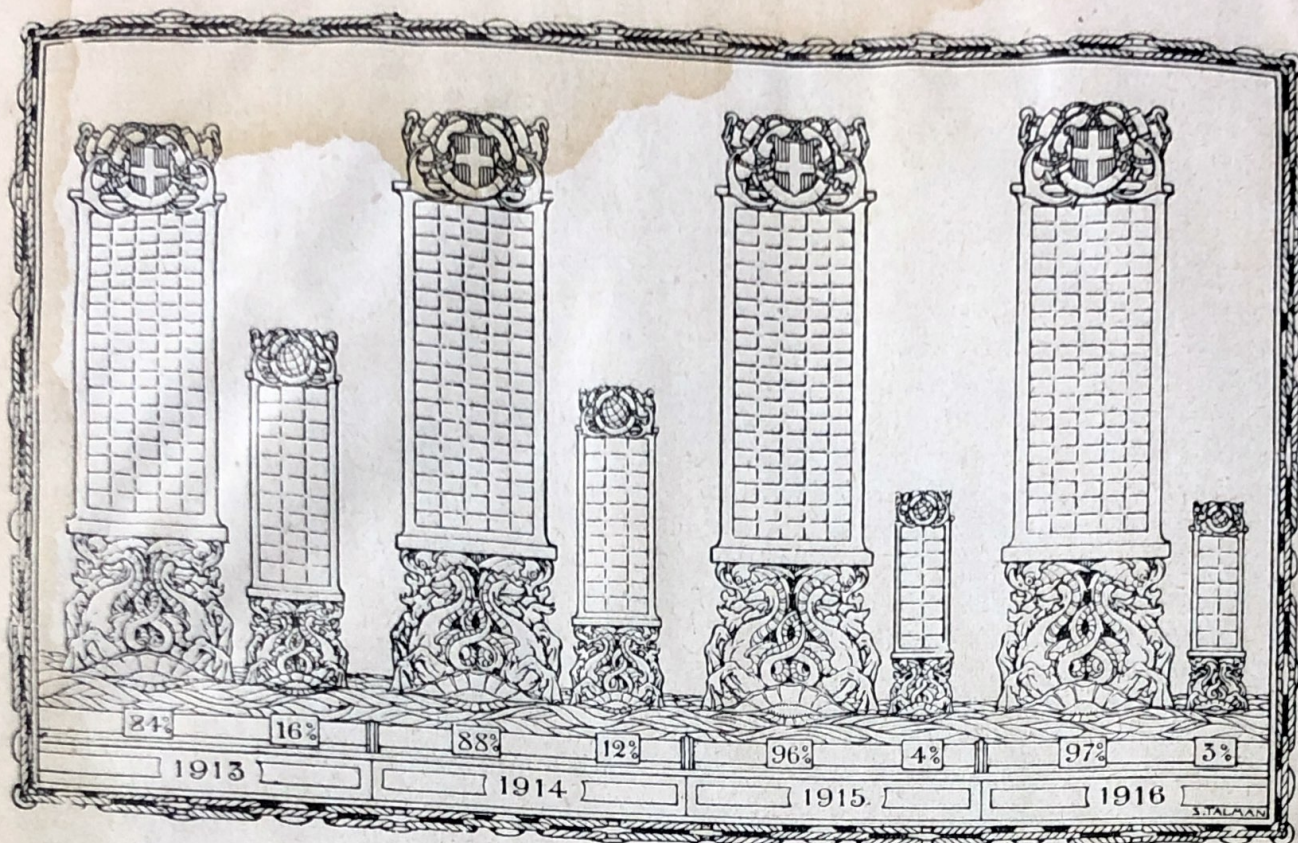
Si influì sui capifamiglia di Cospaja in modo che la scomparsa di essa prese l'apparenza di una dedizione spontanea. Dopo alcuni atti preliminari, la mattina del 28 giugno 1826 Mons. Adriano dei conti Fieschi delegato di Perugia, movendo da Città di Castello con sfarzoso seguito di carrozze piene di invitati, si recò al confine nel punto detto *Ponticino*, dove furono letti gli editti di aggregazione di Cospaja allo Stato Pontificio. Quindi il Delegato Apostolico salì al villaggio, dove volle dare una prova tangibile che qualche cosa era cambiato. Invitò i 14 Cospajesi che avevano firmato l'atto di sottomissione ad entrare nella casa Valenti e ve li chiuse a chiave, poi percorse le stradette del villaggio, entrò in qualche casa e ritornò a liberare i prigionieri.

Seduta stante fu distribuito un papetto ad ogni abitante di Cospaja (quanta liberalità verso chi donava la propria libertà!), furono nominati il sindaco, il segretario, il medico, il maestro, fu cantato nella chiesetta un solenne *Te Deum* (sarebbe stato più a proposito un *Requiem*) e sopra la scritta della perpetua e salda Libertà fu inalzato — ironico dileggio — lo stemma pontificio.

Non c'è che dire. La repubblica di Cospaja ebbe un funerale di prima classe. E non mancò il banchetto... funebre, che si tenne a S. Giustino. Furono anche incomodate le Muse: poverette! le più incolpevoli in tutta questa faccenda. Il parroco don Girolamo Bastianoni, che fu l'autore principale della annessione, commise all'abate Lensi di Città di Castello alcuni sonetti i quali « piacquero tanto, che il governo stesso pensò alla spesa della stampa ». E, per chiudere la festa, mentre il Delegato passeggiava nel giardino Bufalini, fece sparare 200 mortari e alla sera — ahimè! il Fieschi volle partire subito dopo il pranzo — fece una luminaria. Ma vi trovò il tornaconto: il 27 agosto il vescovo di Città di Castello unì a Cospaja i benefici di S. Angelo di Cerbara e di S. Angelo di Mozzano e il 12 settembre il Fieschi promise al parroco un sussidio.

E Cospaja? Ebbe mantenuto il privilegio di piantar tabacco. Un bel compenso! non si può negare.

CARLO GRIGIONI.

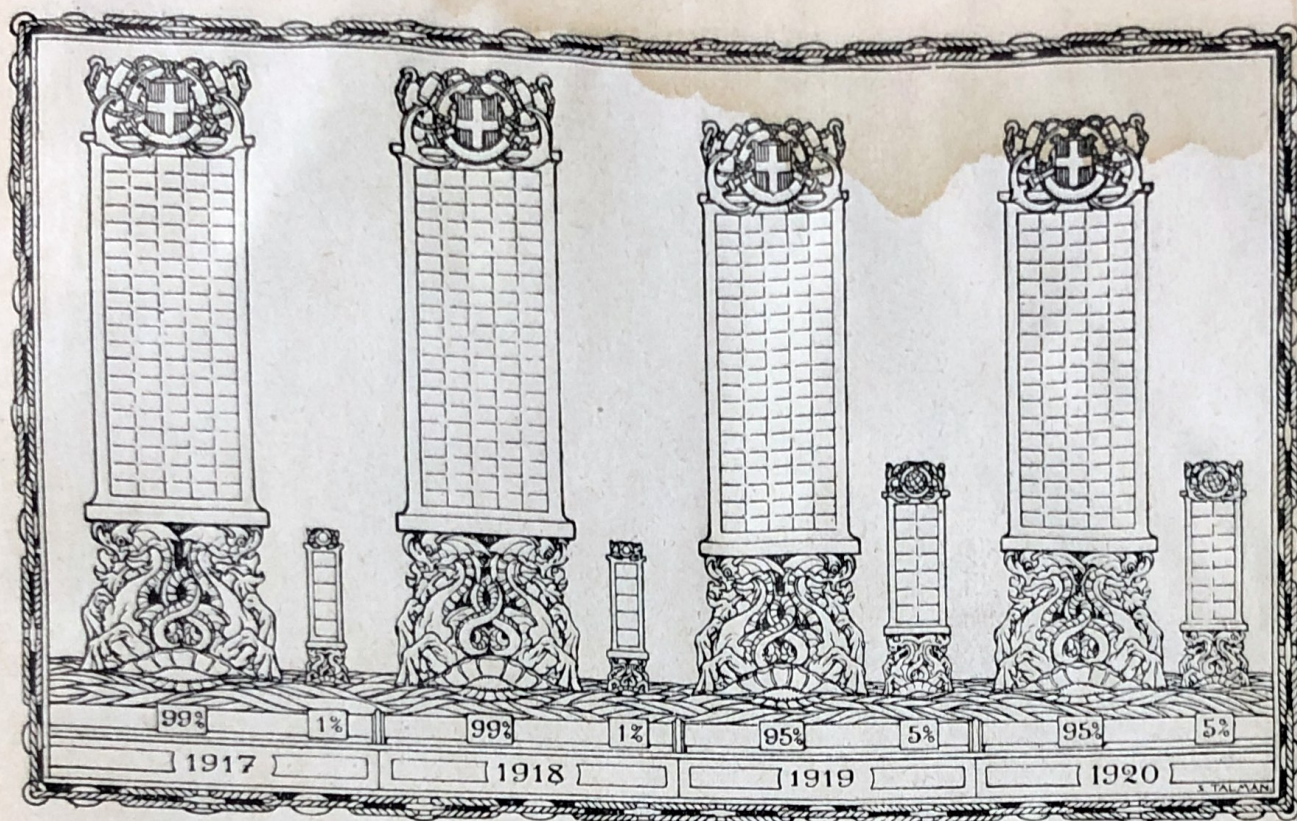
(Le illustrazioni ed alcune notizie ci furono favorite da Filippo Natali che fu l'unico storiografo di Cospaja, col suo volumetto *Lo Stato libero di Cospaja*, Umbertide, Stab. tip. Tiberino, 1892 e dal nostro Console di Borgo S. Sepolcro sig. Sante Bacci).

Questi grafici mostrano la preferenza data dai passeggeri imbarcantisi in porti italiani al naviglio nazionale. Ad accentuare tale tendenza contribuì indubbiamente la guerra, sì che nel 1917 e nel 1918 la percentuale dei passeggeri trasportati da navi straniere scese all'1 %, per mantenersi poi intorno ad una media del 5 % inferiore al 16 % di anteguerra.

Quanti viaggiatori transitano nei nostri porti?

Quanti passeggeri transitano ogni anno nei nostri porti; si irradiano per le vie d'Italia; ammirano le meravigliose bellezze delle nostre spiagge, ove eterna è la primavera, dei nostri laghi incantevoli, delle nostre città che sorsero migliaia di anni or sono e che vantano tutti gli ultimi trovati della civiltà e del progresso; contemplano e studiano tanti tesori di storia e d'arte; ricuperano la salute in gran parte perduta in paesi poco ospitali o poco favoriti dalla capricciosa natura; e poscia ripartono per quelle regioni lontane che costituiscono il centro della loro attività, ove possiedono milioni, esercitano traffici redditizi, e professioni che onorano altamente la patria lontana?

A questa domanda — che a prima vista potrebbe sembrare a molti destinata a rimanere senza risposta — risponde invece, con molta precisione, la statistica del movimento dei nostri porti, la quale raccoglie tutti gli elementi necessari per un calcolo relativamente esatto.

Da queste cifre si nota anzitutto che il movimento dei passeggeri nei nostri porti ha quasi raggiunto, sino dall'anno 1921 il quantitativo dell'anteguerra. Nel 1913, l'ultimo anno non influenzato affatto dall'immane conflitto, si imbarcarono e sbarcarono complessivamente nei nostri porti tre milioni e 245 mila persone. Ma nel 1920 i tre milioni furono superati di oltre 140 mila, cifra di gran lunga superiore a quella del 1914, nel quale, nonostante la nostra neutralità, per causa del panico manifestatosi ovunque per l'inizio dell'immane cataclisma, si rimase a due milioni e 791 mila.

La discesa continuò naturalmente per tutta la durata della guerra. Nell'anno del nostro

E da oggi a tale incremento dell'industria marinara nazionale contribuirà anche, validamente, la attiva propaganda del Consorzio per Uffici di Viaggio e Turismo dell'ENIT.

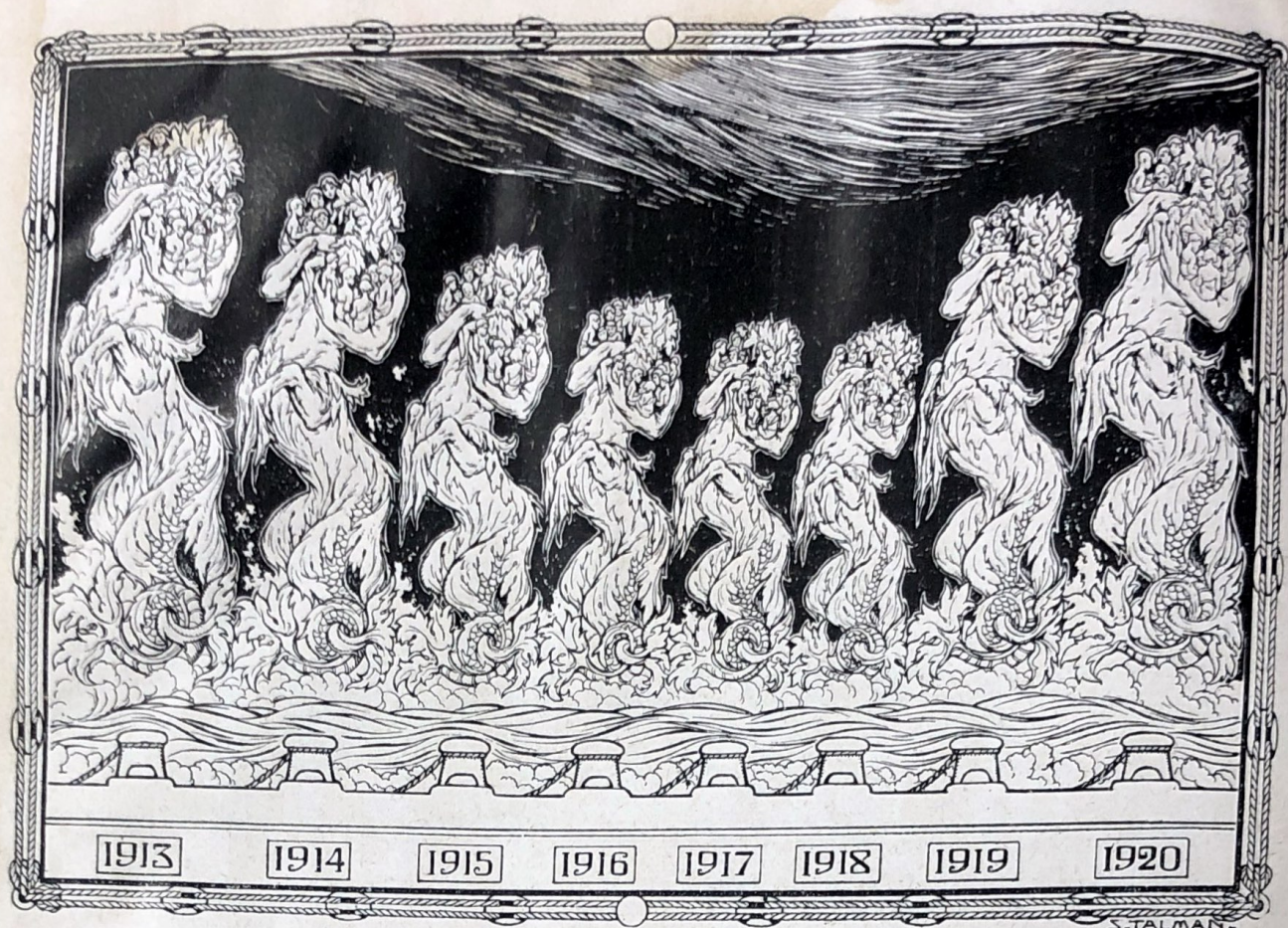
intervento si superarono i due milioni di appena 45 mila, nel 1916 si oltrepassò di poco il milione e mezzo; nel 1917 si rimase ad un milione e 264 mila e nell'anno della vittoria si ebbe la cifra più bassa, rappresentata da un milione e 176 mila.

Nel primo anno di pace la ripresa del movimento fu davvero superiore a qualsiasi aspettativa, tanto è vero che si ascese con uno sbalzo a due milioni e mezzo, cifra non molto inferiore a quella dell'anno in cui rimanemmo neutrali. Come si vede le cose non avrebbero potuto andar meglio e se un fenomeno analogo si fosse verificato nel movimento delle merci, la terribile crisi che tanto preoccupa giustamente i nostri uomini d'affari ed i nostri uomini di governo, non avrebbe di certo alcuna ragione di esistere.

***

Dalla stessa statistica si apprende inoltre una cosa non meno confortante, specie in questo momento in cui la nostra marina mercantile — una delle principali sorgenti di benessere per il nostro paese — non versa di sicuro nelle migliori condizioni: la grandissima maggioranza dei viaggiatori dà la preferenza alla nostra bandiera, mentre per quanto si riferisce alle merci si notano degli anni in cui — è davvero vergognoso dirlo — il carico trasportato dalle navi estere nei nostri porti, in casa nostra, è superiore a quello trasportato dalle navi nazionali.

La preferenza alle nostre navi si è accentuata durante la guerra e permane anche dopo la conclusione della pace. Nell'ultimo anno non influenzato dalla titanica lotta la nostra marina trasportò infatti l'84,2 per cento dei passeggeri e la marina estera il 15,8. Nei primi tre anni di guerra le nostre navi riuscirono ad ottenere l'88, il 97 ed il 97,7 per cento, lasciando così alle navi estere il 12, il 3,1 e il 3 per cento.

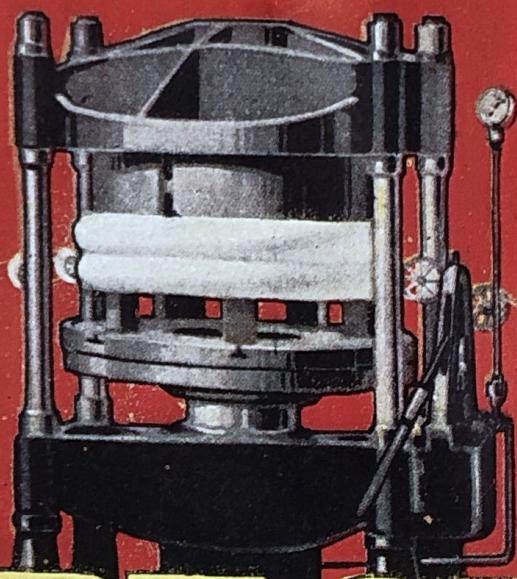
Nei due ultimi anni di lotta, quando il pericolo dei sottomarini era di gran lunga maggiore, l'opera della marina straniera nel trasporto dei viaggiatori nei nostri porti fu completamente paralizzata, essendosi limitata al trenta per mille. Nei primi due anni di pace le navi straniere tentarono la ripresa, ma con risultati non molto incoraggianti, non essendo arrivate in tutti e due gli anni al 6,3 per cento. Alle nostre navi rimase adunque il 93,7, quantitativo abbastanza considerevole e tale da augurarci che ci venga conservato anche nell'avvenire.

Il movimento dei passeggeri nei nostri porti ha nel 1920 ripreso quasi l'imponenza di prima della guerra. Si conoscono infatti i seguenti dati: nel 1913 passeggeri 3.245.000 e negli anni successivi: 2.791.000, 2.045.000, 1.500.000, 1.264.000, 1.176.000, 2.500.000 e nel 1920: 3.140.000.

Quali bandiere trasportarono e trasportano il maggior numero di viaggiatori nei nostri porti prima e dopo la guerra?

Nel 1913 la bandiera straniera trasportò complessivamente poco più di mezzo milione di viaggiatori, mentre le nostre navi ne trasportarono oltre due milioni e 732 mila. La bandiera austroungarica veniva in prima linea, dopo la nostra con oltre 196 mila; seguivano la tedesca con 138 mila, la francese con 87 mila, l'inglese con 79 mila e la greca con undicimila.

Nello scorso anno le navi straniere si limitarono a trasportare meno di duecentomila passeggeri, lasciandone alle nostre oltre due milioni e 942 mila. Il primo posto fra le navi non italiane è tenuto dalla bandiera interalleata con oltre 107 mila passeggeri; seguono quindi la francese con 39 mila, l'inglese con 35 mila e la greca con settemila.

Non bisogna però tacere che le nostre navi hanno quasi sempre la preferenza anche per le impareggiabili comodità che si trovano a bordo; per i prezzi di passaggio davvero vantaggiosi e per l'ottimo trattamento riservato ai viaggiatori da tutto il personale navigante, il quale rende il piroscafo italiano una vera e propria famiglia.

B. MAINERI.

PRESSE
IDRAULICHE
PER IL MONTAGGIO
E LO SMONTAGGIO
DELLE GOMME PIENE
CESARE GALDABINI & C.
GALLARATE

BENZINA
SHELL

SI VENDE OVUNQUE

NAFTA . Soc. ITALIANA PEL PETROLIO ED AFFINI
GENOVA

VITA DEL TOURING

Lo stato delle nostre pubblicazioni per il 1922.

Quali? Quando?

Alla prima domanda già più volte fu data risposta e l'aumento delle iscrizioni nel numero dei Soci dimostra quanto il ricco programma sia stato gradito. Tuttavia ripetiamo che nel corrente anno i Soci riceveranno:

1°. Il secondo volume della *Guida dell'Italia centrale* (Firenze, Siena, Perugia, Assisi) — di circa 500 pagine con numerose carte, piante di città e piante di edifici.

2°. Il terzo fascicolo (otto fogli) dell'*Atlante Stradale 1:300.000*, che comprende una delle sezioni più interessanti di tutta l'opera: le *Tre Venezie*, oltre al foglio *Livorno-Grosseto*. Non occorre accennare al valore turistico di questa carta che è apprezzatissima da ciclisti, motociclisti, automobilisti e persino da aeronauti!

3°. L'*Annuario generale*, che supererà per ricchezza d'informazioni tutti i precedenti. La parte generale costituirà una vera enciclopedia del turista: la parte propriamente informativa, disposta per ordine di località, deve fornire i dati più recenti in ordine alle notizie demografiche, amministrative, turistiche. Sarà l'indispensabile vademecum di quanti viaggiano in Italia; un repertorio utilissimo di notizie vagliate con ogni cura, per ogni classe di persone.

Ma quando comincerà la distribuzione delle tre pubblicazioni ai Soci?

Noi avevamo preso le misure perchè essa potesse avvenire già dal primo trimestre dell'anno. Ragioni affatto indipendenti da noi e che accenniamo perchè si possano apprezzare nella loro importanza ci costringeranno a qualche ritardo.

Per la *Guida dell'Italia Centrale*, non abbiamo voluto non tener conto di un radicale importantissimo riordinamento nei musei di Firenze, che darà loro un assetto definitivo per molti anni. Esso ci ha obbligato a un rifacimento di questa importantissima parte della *Guida*. Come avremmo potuto far diverso? Tra il dare ai lettori un volume che li avrebbe mal serviti in una delle principali sue funzioni e protrarne la stampa di qualche mese, non c'era da esitare. Ma ormai la stampa è avviata e con tutta probabilità la *Guida* sarà, tra le pubblicazioni annunciate, la prima ad essere distribuita.

Il terzo fascicolo dell'*Atlante Stradale* non poteva essere licenziato prima che fossero legalmente fissate le conclusioni della Commissione governativa per la toponomastica delle Terre Redente. Poi che questo provvedimento, da noi lungamente invocato a dirimere lunghi e non sempre sereni dibattiti, sta per attuarsi, dovevamo approfittarne per mettere in esatta correlazione con esso il nostro Atlante.

La stessa considerazione vale per l'*Annuario del 1922*: anche qui i nomi di luogo delle nuove terre dovevano essere registrati nella forma convenuta. Ma altri dati, importantissimi, potevano esser aggiornati solo a prezzo di una breve proroga: i dati del censimento. Ricorrere ancora a quelli del 1911 era introdurre coscientemente un elemento errato là dove noi vorremmo che tutto fosse esatto. In cambio di codesta esattezza chiediamo un po' di pazienza. Ma indipendentemente da queste cause di ritardi un'altra gravissima e insormontabile è venuta ad aggiungersi, che dura ormai da mesi e che ha avuto riflessi dannosissimi anche per il T.: il lavoro negli stabilimenti tipo-litografici, come del resto in tutto gli altri, è stato ridotto a 4 giorni settimanali, causa la deficienza di energia elettrica. Per rendersi conto delle conseguenze funeste portate dall'inevitabile provvedimento alle opere che il T. ha in corso, bisogna pensare alla loro mole, all'enorme loro tiratura.

Comunque, un mese prima o un mese dopo, tutte e tre le pubblicazioni usciranno nel 1922.

Di questo almeno, ci sembra di poter essere ben certi! Come, per converso, i Soci del Touring possono essere certi che il lavoro è spinto da noi con tutta l'alacrità: diremmo colla febbre del far presto, se a moderarla non intervenisse, come ce lo siamo sempre imposto, l'impegno di far bene.

Le Commissioni del Touring.

In questi giorni se ne sono costituite o meglio ricostituite due: e una, la Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo e i problemi attinenti ha cominciato il suo lavoro (vedi *Le Vie d'Italia* a pag. 194 del febbraio).

Delle due di recente formazione, il *Comitato Nazionale per la difesa dei Monumenti e dei Paesaggi italici* si riunirà nel corrente mese a Milano. Presieduto dal senatore Rava, ne fanno parte gli uomini più eminenti nel campo della coltura artistica, da Corrado Ricci e Arduino Colasanti a Paolo Orsi e Ugo Ojetti; dal Malaguzzi-Valeri al Modigliani, a Giovanni Poggi; da Giacomo Boni ad Adolfo Venturi; da Pompeo Molmenti a Bartolomeo Nogara.

Un notevole contributo di autorità e di prestigio deriva al Comitato anche dalla partecipazione di illustri parlamentari che già dimostrarono un particolare interesse alle questioni che formeranno oggetto della sua attività: gli onorevoli Miliani, Sipari, Bonardi, Chiggiato, Loero, Gortani.

L'ordine del giorno della riunione contempla diversi problemi di viva attualità e i relatori stanno predisponendo le loro conclusioni che formeranno oggetto di discussione.

Sarà data allora notizia anche della costituzione di molti Comitati locali, dalla cui attività il Comitato Nazionale attende gli spunti per la sua successiva opera.

La *Commissione per il miglioramento alberghi*, che conta al suo attivo di anteguerra notevoli benemerenze (Il concorso per i migliori progetti d'albergo. - Il concorso per la camera d'albergo. - La mostra degli alberghi modello tipo alpino. - Pubblicazioni di propaganda, ecc.) ha visto in questi ultimi anni l'opera sua ostacolata da un cumulo di circostanze che torna inutile enumerare, tanto sono note ai turisti in genere, e ai nostri lettori in particolare. Ora si impone la necessità di riguadagnare il tempo perduto, applicandosi a un serio studio dei maggiori problemi, quali la costruzione dei nuovi alberghi, la conservazione di quelli esistenti, i prezzi, i calmieri, i gravami fiscali, la tassa di soggiorno, ecc. Bisogna anche raccogliere il materiale di studio su quanto si fa all'estero, approfondire i problemi tecnici, estendere l'insegnamento professionale, aumentare la propaganda per il miglioramento degli alberghi, ecc.

La Commissione è presieduta dal Direttore Generale del Touring, L. V. Bertarelli.

L'inchiesta per le Bellezze Naturali.

Il Ministero della Pubblica Istruzione, a cui furono spedite le *Schede indicative delle Bellezze Naturali d'Italia* (Bellezze naturali propriamente dette; bellezze naturali d'interesse storico-letterario; bellezze panoramiche; parchi; animali rari; abbigliamenti tradizionali, ecc.), le quali erano state affidate al Touring per la distribuzione, risponde con la seguente lettera:

"Ringrazio sentitamente codesta Direzione Generale per il rilevante numero di schede indicative delle Bellezze Naturali d'Italia qui trasmesse con la lettera suddistinta. Sono lieto di poter dichiarare che la maggior parte delle medesime per la sobrietà, chiarezza e precisione delle notizie contenute, risponde pienamente allo scopo,,.

Lieti che l'opera nostra abbia potuto concorrere a così importante iniziativa, grazie alla collaborazione sempre fervida e preziosa dei nostri Consoli, ci facciamo eco presso di loro del sentimento di gratitudine del Governo.

Nel contempo rivolgiamo la più viva preghiera — anche per desiderio dello stesso Ministero — affinchè tutti coloro che ancora non ci restituirono le schede debitamente completate vogliano sollecitarne l'invio, essendo nostro desiderio che entro il mese di marzo tutti gli elementi per la prima volta riuniti possano essere a disposizione della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti ed ispirarle provvedimenti benefici a vantaggio delle bellezze naturali del nostro Paese.

Quei Consoli poi che non avessero ancora ricevuto o avessero smarrito le schede, ce ne facciano sollecita richiesta: noi provvederemo a spedirne loro duplicato.

Il concorso per il volumetto sulle bonifiche dell'Opera Nazionale Combattenti.

La Giuria del Concorso pel titolo del volumetto descrittivo delle bonifiche di Coltano, Sanluri, Lícola e Varcaturo, composta dal prof. Giovanni Mira, avv. Elia Moro, avv. Doro Rosetti, membri del Consiglio del Touring, ha assegnato le 6 medaglie d'argento e le 10 di bronzo, con verdetto di cui si dirà nelle *Vie d'Italia* dell'aprile, essendo questo fascicolo di marzo già tutto impaginato. Il titolo scelto è veramente bellissimo: « Terra promessa »; ed è stato, solo con una piccola variante, proposto da due Soci.

Il Touring Club e i maestri.

Il giornale *I diritti della Scuola* di Roma pubblica un interessante articolo... che non abbiamo fatto, nè suggerito noi, al quale l'evidente ispirazione ambientale conferisce un particolare valore di propaganda.

Si tratta di uno sguardo ai rapporti speciali che possono, anzi dovrebbero, intercedere fra il Touring e la classe numerosissima dei maestri.

Il numero dei maestri Soci del Touring non è trascurabile, ma, senza poterlo precisare, crediamo si tratti di poche migliaia. C'è posto quindi per tante altre migliaia! Il Touring, dal proprio punto di vista, considera i Soci insegnanti come preziosissimi, perchè oltre al fruire per sè dell'opera di propaganda nazionale del Sodalizio essi, come ben dicono *I diritti della Scuola* possono « portare nella propria scuola un soffio di vita nuova mediante lezioni-conversazioni su argomenti che scaturiscono a iosa dalle pubblicazioni suddette: geografia generale e locale, storia, traduzioni e leggende, belle arti, paesaggio, industria e via dicendo ».

Ci sembra valga la pena di pubblicare per intiero l'articolo che reca la firma: *Ergo*.

«Un'istituzione che sembra nata fatta per porgere una mano amica e forte alle scuole in genere, non esclusa la modesta scuola del popolo, pel conseguimento di vari fini educativi, a me sembra il Touring Club Italiano, fondato a Milano nel 1894 con questo conciso ma importantissimo programma: « Propaganda per la conoscenza del Paese e per l'incremento d'ogni forma di *turismo* ». Era proprio questa l'istituzione che mancava all'Italia! Attaccati, come siamo quasi tutti, alla nostra casuccia, al nostro paesuccio, alla nostra cittaduzza, o sia pure alla bella città od alla metropoli che ci ha dato la vita, noi italiani aborriamo istintivamente dal muoverci. Sappiamo che l'Italia è bella, ch'è il giardino d'Europa... ma chi si cura di visitare almeno una parte di questo giardino? Vengano gli stranieri a goderselo!

«Tuttavia oggi, grazie al T.C.I., che è sempre in crescente sviluppo, si nota un promettente movimento, il quale è appunto conseguenza dell'interesse che la benemerita istituzione ha saputo suscitar fra gente prima *rattrappita sul terren che l'ha nutrita*, e che ora comprende la necessità di cono-

scere e di mettere in valore quanto di bello e di utile esiste nel nostro paese.

« *Fede chiama Fede*. A migliaia e migliaia crebbero i Soci ogni anno, recando al sodalizio, oltre alle proprie energie morali, un validissimo contributo finanziario, tale da mettere il Touring nella possibilità: 1° di prender importanti iniziative sia turistiche sia di utilità pubblica; 2° di largheggiare verso i Soci in doni di eccezionale valore così artistico e scientifico come economico. Le centinaia di *gite* indette in ogni punto d'Italia, culminarono in grandi *carovane collettive* verso parecchie interessanti plaghe italiane (Cadore, Venezia tridentina, ecc). Ma se le escursioni sono per i Soci che possono largamente spendere, notevoli vantaggi offre il Touring a tutti indistintamente i suoi membri. È invero: i doni gratuiti che tutti i Soci ricevettero successivamente d'anno in anno, sono: la *Rivista* del T.C.I., mensile, illustrata, contenente pregevoli articoli di storia, d'arte, di *folklore*, di geografia e di varietà; la grande Carta d'Italia alla scala di 1:250.000, a colori, divisa in 58 fogli delle dimensioni di cm. 40×45 circa; la carta della Tripolitania e della Cirenaica; numerose monografie turistiche delle linee di grande comunicazione italiane; guide di varie regioni italiane; altre guide regionali in eleganti fascicoli illustrati; varie utili monografie (« Il bosco, il pascolo, il monte »; « Il bosco contro il torrente »); la « Guida d'Italia », di parecchi volumi, in corso di pubblicazione, opera unica nel suo genere per freschezza, esattezza e copia di notizie e per ricchezza di carte e di cartine geografiche e topografiche; un « Atlante stradale d'Italia ». Il T.C.I. pubblica poi anche una rivista mensile per i giovani, *La Sorgente*, organo di un comitato nazionale per il Turismo Scolastico, che segue appunto tutte le manifestazioni dei giovani in questo campo e fornisce loro utili letture intorno alle nostre bellezze naturali ed artistiche.

« Veniamo ora alle relazioni che dovrebbero intercedere fra il maestro, la scuola e il T.C.I.

« Anzitutto, tenendo conto del non considerevole ma indubbiamente progressivo miglioramento delle condizioni economiche degli insegnanti, sarebbe desiderabile che quanti di essi — maestri e maestre — possono sobbarcarsi senza sacrificio alla relativa modica spesa annua, si iscrivessero al Touring. Certamente parecchi vi appartengono già, ma quanti sieno essi ce lo potrebbe dire soltanto il Touring, ove tenga una statistica dei propri Soci distinti per professione. Sono numerosissimi i maestri e le maestre esperti nell'arte del pedalare: orbene, tutti questi potrebbero già formare una prima falange di Soci.

« In compenso, ogni insegnante, oltre all'avere l'onore di appartenere alla nostra più poderosa associazione nazionale ed al godere di quei vantaggi che in occasione di viaggi od escursioni offre la qualità di Soci del T.C.I., avrebbe annualmente le pubblicazioni sociali, preziosi mezzi, sia per accrescere ed estendere la propria coltura in genere e la conoscenza del *Bel Paese*, sia per portare nella propria scuola un soffio di vita nuova mediante lezioni e conversazioni su argomenti che scaturiscono a iosà dalle pubblicazioni suddette: geografia generale e locale, storia, tradizioni e leggende, belle arti, paesaggio, industrie e via dicendo ».

Parla l'Attuario.

Riceviamo una lettera curiosa ed interessante, che pubblichiamo perchè contiene osservazioni che possono trovare eco presso di molti.

Signor Direttore Generale,

« Ho settantadue anni e sono socio annuale del Touring da otto, mi dolgo di non aver prima conosciuto questo nobile Sodalizio.

In questi giorni pensai di passare da annuale a vitalizio (per il che accludo un vaglia di L. 140,10 e fornisco in calce i dati necessari amministrativamente), invogliato dalla bellissima pubblicazione « Terra promessa », che vidi presso un amico. Ero persuaso con questo di fare una buona azione perchè il Touring merita di essere appoggiato non solo a parole e in pari tempo un cattivo affare, perchè... ho purtroppo i miei settantadue anni.

Ma parlando di questa mia speculazioncina sballata ad un amico, capo ufficio di una società di assicurazioni sulla vita, fui un po' sorpreso di udire quanto mi disse e che ripeto qui, perchè potrebbero le sue parole fare su altri settantaduenni (e oltre) la stessa salutare impressione che su di me.

L'attuario disse: il grosso pubblico al quale vedo che tu appartieni (scusa!) ha idee confuse ed incomplete su tutto ciò che implica combinazioni di « vita probabile ».

Diversi sono, o dovrebbero essere, i ragionamenti dell'ente assicuratore e quelli dell'individuo assicurato e invece se ne fa una indebita miscellanea.

L'ente assicuratore non può fondarsi per le sue operazioni che su delle medie e guai se non fosse così! E cioè desume i proprii calcoli da statistiche generalmente accettate, che stabiliscono la media vita probabile di un individuo a una determinata età. Supponiamo centomila individui seguiti dalla nascita alla morte, annotando la vita effettiva di ciascuno: sommando i dati individuali si hanno con sufficiente approssimazione gli elementi per affermare che in media su cento individui, ne muoiono tanti nel primo anno di vita, tanti nel secondo e così di seguito, fino ad estinzione dell'ultimo. Ossia, in altre parole, è facile fissare per qualsiasi età la vita probabile *media* che rimane ad un individuo, e su di essa basare tariffe che riescono *mediamente* abbastanza precise.

Questa è la base matematica che permette ad un istituto, senza correre rischi complessivi, di affrontare singole posizioni rischiosissime.

Ma il ragionamento dei singoli deve essere di natura affatto diversa.

Il conto che ciascuno può fare di sè, della propria persona, non è affatto un conto medio. Uno, a una determinata età, può bensì *sperare* di campare quanto la tabella della vita probabile gli assegna, ma come può anche attendersi di tirare assai più in lungo (e anzi di solito ne fa conto), non può esimersi dall'ammettere che la parca, noncurante di cortesie, può troncare il suo filo all'istante.

E allora nei riguardi personali dei singoli, interviene un nuovo elemento che non ha valore matematico generale, ma ne ha uno di piccolo bilancio familiare e inoltre uno grandissimo psicologico: alla domanda che uno si posa: « alla mia età mi conviene o no di fissare la tal somma per il tale scopo? ». In generale se la somma è grossa (come è il caso di assicurazione sulla vita di qualche entità) si conclude per il no, anche se *mediamente* dovrebbe dirsi di sì.

Ma nei riguardi della associazione vitalizia al Touring che, in sostanza, ha dei punti di contatto con un vitalizio qualsiasi, il quesito, data la somma insignificante, prende questa forma: perchè convenga dare 150 lire per procurarsi una equivalenza di servizi vita natural durante, ha importanza l'essere giovani o vecchi?

E la risposta, poco matematica ma umana e sentimentale, è semplice. Come probabilità media evidentemente sì. Come situazione personale la cosa è meno netta perchè appunto la media si compone di un equiparamento di valori più alti e più bassi della media. Ma in realtà, trattandosi di 150 lire, si può dire che questa somma possa avere un'influenza sull'asse ereditario? Cioè che si debba considerare la migliore efficienza di questo capitale? Colla attuale tassa di successione poi...!

Ecco dunque che uno passando dal campo contabile a quello psicologico conclude: se camperò tanto meglio, godrò più a lungo il mio vitaliziato; se non camperò non saranno gli eredi che piangeranno per 150 lire e quanto a me non ci penserò più... per forza.

Ecco perchè — a parte « Terra Promessa » che è davvero un bell'adescamento — l'attuario mi ha convinto che ho fatto bene ad accluderle le 150 lire, malgrado i miei 72 anni, sì, i miei purtroppo maledetti 72 anni! »

(*Segue la firma*).

Per i Soci che visitano la Spagna.

Il Real Automóvil Club di Spagna ha istituito a Béhobia, alla frontiera franco-spagnola un *Ufficio Informazioni* per gli stranieri che si recano in Spagna.

Il Real Automóvil Club mette i servizi di detto Ufficio a disposizione dei Soci del T. C. I.; gratuitamente, presentando la tessera essi potranno avere ogni informazione su strade, itinerari, distanze, alberghi, garages, rifornimenti, ecc.

L'ATTIVITÀ DELL'ALPINA DELLE GIULIE.

L'Alpina delle Giulie pubblica un numero del suo Bollettino « Alpi Giulie » (luglio-dicembre 1921) ben degno di particolare nota per l'eccezionale importanza. È un volumetto di 100 pagine con numerose e magnifiche tavole fuori testo.

Alcuni scritti minori di questo fascicolo sono molto interessanti, ma la sua caratteristica è di contenere tre studi veramente monografici, dei quali faccio cenno qui senza poterli neppur riassumere per la loro estensione e natura, nella speranza che queste poche righe procurino loro molti lettori anche all'infuori dei Soci dell'Alpina.

Uno di questi studi è del dott. Carlo Chersich, il più profondo conoscitore delle Alpi Giulie dal punto di vista alpinistico e turistico. È intitolato « Le Alpi Giulie dopo la guerra » e diviso in tre capitoli: 1.° Il turismo nelle Giulie nell'anteguerra e nel dopoguerra; 2.° L'eredità della guerra; 3.° La riattivazione del turismo nelle Giulie. Ogni capitoletto è spezzettato in paragrafi, di cui si può dire che ciascuno presenta una questione o un quadro d'attualità o propone un nuovo problema. È un lavoro succoso, interessantissimo, magistrale pur nella sua semplicità.

Col modesto titolo di « Appunti di geologia locale » il prof. Francesco Blasig, in uno scritto di volgarizzazione espone la storia geologica delle rocce di una zona abbastanza vasta intorno a Trieste, con continui richiami alle località, ciò che rende ben perspicua una trattazione che, di sua natura, sarebbe astrusa. In una diecina di brevi capitoletti sono affrontate con garbo, chiarezza e concatenazione logica, le singole manifestazioni caratteristiche della zona. Un profilo geologico, una carta (1:400.000) de « L'Istria con le formazioni geologiche », una « Carta geologica dei dintorni di Trieste » (1:100.000) da Monfalcone a oltre S. Canziano, una bellissima tavola di fossili, illustrano questo coscienzioso e sintetico lavoro che rischiarerà le idee di molti suoi lettori.

La terza e capitale opera — poichè è un'opera — è costituita dall'articolo « La grotta di Trebiciano, studi e rilievi dal 1910 al 1921 » di Eugenio Boegan. Sono 37 pagine che condensano un colossale lavoro, di cui per il suo genere di minute osservazioni, non si può avere idea che leggendone almeno un largo riassunto. Sarebbe dunque sciuparle il parlarne qui in poche righe e noi non vogliamo far questo torto all'Autore. Bensì prendiamo impegno di riscriverne a miglior agio.

Qui ci siamo limitati a segnalare la pubblicazione dell'Alpina delle Giulie degna delle sue tradizioni, tanto silenziose quanto attive, mirabile specialmente in questi tempi di distrazioni per la sua solidità scientifica.

L. V. B.

Per una tassa.

Nei comuni della montagna vallassinese vigono dei diritti speciali non conosciuti alla pianura. Vige qui, per esempio, da tempo immemorabile, il diritto di coltivare piante nel terreno comunale. Chiunque metta nella terra di tutti un arbusto e lo curi e lo protegga, resta proprietario di quella pianta. Il Comune può solo farla abbattere, se lo crede necessario, e mantiene il diritto di pascolo del terreno sottostante.

Questo diritto andava immune da ogni tassazione, oppure in alcuni paesi era gravato d'un tasso di cent. 5 per ogni pianta di qualsiasi fusto. La consuetudine, purtroppo fino ad oggi poco sfruttata, giovava però a chi, non ricco di mezzi, vedeva tuttavia l'utilità d'imboscare un po' le ormai pelate cime dei nostri monti e lasciava adito alla speranza di potere, in avvenire non lontano, provvedere alla vandalica distruzione del patrimonio forestale. Purtroppo qualche Comune ha pensato inconsultamente di togliere questa speranza e, assillato dal trovare cespiti d'entrata agli esausti bilanci, ha deliberato di mettere una tassa, per ora di cent. 50, ma con promessa di ulteriore aumento, sulle piante poste in terreno comunale e aventi la circonferenza di 45 centimetri.

La tassazione non sembra grave ma è tale invece da riuscire deleteria e da stroncare ogni speranza per un migliore avvenire della silvicoltura. La tassa non renderà che qualche centinaio di lire ai Comuni e non più, poichè nessuno vorrà affrontare un simile aggravio; ma quando si pensa che un bosco di parecchie migliaia di piante, dovrebbe pagare migliaia di lire per diecine d'anni, nell'attesa della maturanza del bosco e del suo sfruttamento, si comprenderà, colla scarsità dei mezzi a disposizione degli Enti che si occupano di questa importante e vitale quistione di silvicoltura come impossibile sia sostenere il grave sacrificio. È necessario opporci a questa insana deliberazione.

Il Governo fa molto a questo intento e i decreti-legge pel miglioramento dei pascoli e dei boschi emanati recentemente, dovrebbero persuadere gli abitanti della montagna a moderare lo sfruttamento dei boschi, ma purtroppo i prezzi altissimi dei legnami e la mano d'opera carissima favoriscono l'abbattimento delle piante e non l'opera di ricostruzione del patrimonio forestale.

È assolutamente necessario dunque persistere nell'opera di propaganda, specie nelle scuole, colle feste degli alberi, con opuscoli, con campi sperimentali, stabilire dei premi pei coltivatori di piante, impiantare dei vivai e non lasciare che i Comuni ostacolino le buone iniziative, fonti di ricchezza pei comuni stessi, con improvvide tasse come questa della quale s'è parlato.

Se una tassa si vuol mettere, si metta sulle piante abbattute. Il Comune ritrarrà un utile non disprezzabile e la montagna, coperta di boschi e di verdi praterie sarà fonte d'ogni ricchezza.

Dott. T. SIRONI
Console del T. C. I. per Magreglio.

Il progetto di galleria sotto lo stretto di Messina.

L'idea di una galleria sotto lo stretto di Messina è stata recentemente ripresa dall'ing. Vismara in occasione della discussione del problema del trasporto dell'energia elettrica dalla Calabria in Sicilia, trasporto che è possibile e conveniente adottando gli alti potenziali già sperimentati in numerosi impianti, malgrado la distanza di circa 180 km. dalle centrali della Sila a Messina, stazione di arrivo in Sicilia. Si incontra però una difficoltà nell'attraversamento dello stretto, che dovrebbe farsi o a mezzo di una grande tesata di conduttori sostenuti da torri metalliche, oppure mediante cavi sottomarini.

Vennero prese in considerazione le due soluzioni: ma fu scartata la prima e studiata invece nei dettagli la seconda. Essa presenta però difficoltà d'impianto e d'esercizio, data la lunghezza che dovrebbero avere i cavi.

Sembra che nella località dove lo stretto ha minore larghezza, le correnti siano molto forti ed il terreno roccioso; i cavi andrebbero quindi soggetti ad un rapido logorìo per lo sfregamento del pietrame trasportato dalla corrente. Le due zone immediatamente a monte ed a valle, dove la velocità della corrente è diminuita dalla maggiore sezione, sono già occupate da numerosi cavi telefonici e telegrafici. Di conseguenza si son dovuti studiare due tracciati a nord e a sud di questa zona, dove il fondo sabbioso e la debole corrente garantiscono ai cavi una lunga durata; ma questi tracciati raggiungono rispettivamente la lunghezza di 18 e 12 km. I cavi, per la sezione dei conduttori, per il forte isolamento reso necessario dal potenziale elevato, per l'armatura di difesa, sarebbero di costo e di peso rilevante: quindi si avrebbe una forte spesa, oltre alla difficoltà di posa.

Cercando di risolvere queste difficoltà si pensò alla costruzione di un cunicolo sotto lo stretto, al quale si accederebbe mediante due pozzi e dove verrebbero posati i conduttori. Adottando questa soluzione i cavi sarebbero di lunghezza molto minore e di costruzione più semplice; quindi il costo dell'impianto di gran lunga inferiore, ma specialmente la sorveglianza più facile, in modo da garantire la regolarità dell'esercizio.

Convinto dell'utilità di risolvere il problema se sia possibile o meno la galleria sotto lo stretto, dopo aver interrogato in proposito i geologhi, il Vismara fece eseguire un preventivo dettagliato del costo di questo studio e della costruzione del cunicolo, ed esaminò quali Enti potessero avere interesse a questa opera. Si dovrebbe anzitutto eseguire lo studio geologico controllato da trivellazioni; in caso di risultato favorevole dar mano alla costruzione dei pozzi e del cunicolo.

Questo cunicolo sarebbe un'opera conclusiva di assaggio agli effetti della possibilità di costruire la galleria ferroviaria, ed avrebbe anche uno scopo di utilizzazione immediata per il collocamento dei cavi ai quali si è accennato.

Un preventivo dettagliato, in base ai costi attuali, per l'esecuzione degli studi preliminari e per la costruzione del cunicolo, raggiunge la spesa di circa 18 milioni. L'opera consterebbe di due pozzi d'attacco, della profondità di m. 200, i quali dovrebbero servire anche come collettori di eventuali acque filtranti, e di una galleria della sezione di metri 2 × 2 alla profondità di m. 175 sotto il pelo d'acqua. L'allineamento scelto per questo progetto preliminare è quello che congiunge Ganzirri con Punta Pezzo, dove la profondità massima del mare è di circa m. 115. Si avrebbe quindi uno spessore minimo di m. 60 di parete sopra il cunicolo. La lunghezza della galleria sarebbe di m. 3800.

Una nuova unità della flotta mercantile italiana: il "Conte Rosso".

Ha iniziato ora i suoi viaggi il grande transatlantico « Conte Rosso » che la Società Lloyd Sabaudo ha aggiunto alla sua giovane flotta per arricchire la nostra Marina Mercantile di una unità, che non può considerarsi senza meraviglia sotto ogni punto di vista.

Questa nave, che contribuisce a porre la nostra Marina Mercantile in grado di poter rivaleggiare colle più importanti unità delle Marine estere e che crea un nuovo legame fra il vecchio e il nuovo mondo, ha una lunghezza di 180 metri e una larghezza di 22.55, stazza 18.500 tonnellate lorde, disloca oltre 21.000 tonnellate metriche e, grazie alle sue armoniche proporzioni e alla perfetta distribuzione dei pesi, alle alette di rullio, ecc. possiede qualità nautiche di prim'ordine assicurando un grande benessere ai passeggieri anche con mare agitato.

I moderni mezzi di salvataggio, un impianto radiotelegrafico del tipo più recente e potente, un impianto di telefonia senza fili, la completa sistemazione idro-sanitaria, le sale da pranzo e da conversazione in stile Rinascimento, la sala di musica e da ballo di stile classico, il salone per fumatori decorato all'orientale, la ricca biblioteca, le cabine di notevole ampiezza, le spaziose passeggiate, i campi di sports, i ristoranti all'aperto, gli ascensori, la comodità ed ampiezza delle sistemazioni per la seconda e terza classe, sono le caratteristiche più notevoli del « Conte Rosso ».

Grazie al suo moderno apparato motore, il nuovo piroscafo ha sviluppato alle prove una velocità di circa 21 miglia orarie, ciò che gli permetterà di compiere la traversata da Genova a New York in meno di nove giorni, battendo in tal modo il record su tale linea. Il transatlantico, che ha già compiuta una traversata, ripartirà da Genova il 25 marzo prossimo venturo per un viaggio straordinario a Buenos Aires, impiegando 11 giorni per giungere al Brasile e 13 alla Plata. Riprenderà quindi, al suo terzo viaggio, il 9 maggio la linea regolare per la quale resterà adibito, da Genova agli Stati Uniti.

La protezione delle opere d'arte in Francia.

Nel 1920 una legge era stata votata in Francia che vietava, senza una autorizzazione del Ministero delle Belle Arti, l'esportazione delle opere d'arte anteriori al 1830. Questa legge ha incontrato le ostilità dei commercianti in oggetti d'arte ed è stata

abrogata recentemente, in virtù di una disposizione approvata durante la discussione del bilancio del Ministero delle finanze. È però interessante conoscere che la stessa legge prescrive (art. 33 e 38) un censimento degli oggetti d'arte (non immobili) appartenenti a privati, ed esistenti in Francia alla data della promulgazione della legge; i quali, presentando un interesse eccezionale dal punto di vista storico-artistico, siano tali da poter degnamente figurare nelle collezioni nazionali. L'iscrizione in tale categoria sarà comunicata al proprietario dell'opera d'arte, al quale sarà fatto obbligo di informare il Ministero delle B. A. in caso fosse intenzionato di alienarla. Il Ministero dovrà *entro 15 giorni* comunicare all'interessato se esso intende farvi acquisto dell'opera in parola, o provocarne la inalienabilità. Questa, qualora il proprietario vi si opponga, può essere ordinata dal Consiglio di Stato.

In caso di vendita pubblica sarà percepita dalla «Cassa dei Monumenti Storici» una tassa speciale dell'1 %. Lo Stato può esercitare a qualsiasi vendita od asta un diritto di prelazione, che deve però essere comunicato, a mezzo ufficiale giudiziario ed entro un termine di 15 giorni dal pubblico annuncio della vendita.

Ed in Italia? Quando si penserà al censimento delle opere d'arte dei privati, di cui il nostro paese un tempo ricchissimo si è andato spogliando con rapidità prodigiosa in virtù del cambio a noi sfavorevole e dell'impotenza degli stremati organi statali preposti alla vigilanza del patrimonio artistico nazionale? S'è fatto il censimento delle armi (dei cittadini onesti), del grano, del vino, ecc. Non si potrà ordinare anche quello delle opere d'arte? Tanto più che esse se non immobili, sono però assai meno mobili di quell'altre proprietà censite. E si impari anche dalla burocratica Francia a fissare dei termini di 15 giorni alle operazioni di governo, alle quali oggi occorrono invece spazi di tempo infiniti.

Il **Museo Capitolino** si è arricchito di nuovi preziosi pezzi di scultura: una *statua dell'imperatore Traiano Decio* in sembianza di Marte, alta m. 2,50 e che, dai confronti con le monete, assicura della perfetta somiglianza fisionomica, una grandiosa *statua di Diana*, piena di maestà, derivata da un tipo greco del IV sec. a. C. e che, trasformata in Roma, stette lungo tempo sulla sommità della torre capitolina, un grazioso gruppo ellenistico in marmo dell'*Ephedrismòs* (non rara figurazione in terracotta, ma l'unica in marmo), cioè un giuoco consistente in ciò che una ragazza, per penitenza, portava sulle spalle una compagna che le teneva chiusi gli occhi e la costringeva a raggiungere per meta una palla che aveva lanciato; un rarissimo *busto di Domiziano*, di straordinaria evidenza fisionomica, la *testa di una regina egiziana* (forse Berenice II regina di Cirene o Cleopatra) in sembianza di Iside e una gentile figurina di *Eros dormente*, che i Romani solevano porre sulle tombe dei bambini. Si è poi proceduto a un riordinamento di tutta la raccolta. — Da articolo di *Lucio Mariani* in *Rassegna d'Arte Antica e Moderna*, ott. 1921.

In un ambiente selvaggio e suggestivo, davanti ad un panorama di grande bellezza, dominante la piana verde del Crati e l'azzurra distesa dell'Jonio, si rifugiò verso la metà del X sec. S. Nilo di Rossano monaco basiliano, dedito a vita povera ed operosa e, ai piedi del M. Santo m. 620, fondò verso il 955, sul posto di una chiesetta dei SS. Adriano e Natale, un convento, distrutto dagli Arabi, rifatto nel 980 circa da un altro basiliano, S. Vitale da Castronovo e che è l'attuale chiesa e convento di **S. Adriano a S. Demetrio Corone.** La chiesa, squassata dai terremoti ripetuti della regione calabrese, è giunta a noi senza facciata (caduta nel 1856 circa), senza absidi e cupola, ma anche senza notevoli manomissioni. Essa si può dire inedita perchè, salvo il Berteaux, che ne fece un rapido cenno, nessuno se n'era occupato; ma recentemente l'ha illustrata con grande amore e competenza *Paolo Orsi* in *Bollettino d'Arte del Ministero della Pubblica Istruzione*, agosto e settembre 1921, e dal suo ottimo studio togliamo le seguenti notizie. Si tratta di una basilichetta costruita nel calcare tufaceo delle cave di S. Sofia, con un portale nella facciata (andato distrutto, ma di cui restano frammenti sufficienti ad una ricomposizione) ed uno in ciascun fianco; quello a Nord, a pieno centro e con singolari decorazioni negli stipiti; quello a Sud, a sesto acuto, e con finestre romaniche, cioè ad angusta feritoia e strombatura. I fianchi sono ad archetti romanici; quello a Nord ha cinque sottili lesene; l'altro ne manca. L'INTERNO è a tre navate divise da colonne raccogliticce e da pilastri (otto in tutto), sorreggenti archi ogivali. Una delle colonne ha un magnifico capitello bizantino, probabilmente importato dai Normanni (da Rossano?). Il pavimento conserva, specialmente nella navata mediana, buona parte del primitivo *opus sectile* e musivo, a svariati motivi geometrici ed animali (serpenti, leone, pantera) di ricca policromia, e, da una iscrizione in caratteri latini rozzi e mescolati a lettere greche ricordante un Bartolomeo (il discepolo e biografo di S. Nilo?), alle cui oblazioni si dovette tutto o in parte il pavimento, si può stabilire essere un'opera dell'epoca normanna. L'acquasantiera è ricavata da un capitello di rozza arte bizantina. La scala di accesso al campaniletto è sorretta da due colonne lignee con capitelli (pare sostenessero un tempo l'organo), le cui forme ricordano l'arte sveva. Tra i marmi *erratici* qui raccolti e di oscura origine, è una conca normanna ed un enigmatico coperchio a cupoletta ottagonale. All'altar maggiore ligneo è un bel paliotto a stucchi, con ricca composizione floreale policroma, opera firmata da tal Domenico Costa, 1731.

Dal 10 gennaio al 10 febbraio.

12 GENNAIO. — La Commissione Tecnica dell'Aéreo Club di Francia si dichiara incompetente a dirimere la questione sorta tra Aé. C. d'Italia e Aé. C. di Francia circa l'assegnazione della «Coppa Michelin» rispettivamente richiesta per gli aviatori Martinetti e Poirée. - Vien nominato un collegio arbitrale.

12 GENNAIO. — A Londra, Carpentier mette facilmente *knock-out* il campione inglese Cook, riprendendo così la sua carriera vittoriosa dopo la sconfitta contro Dempsey.

15 GENNAIO. — A Milano, nel campo del Velodromo Sempione, affollato di 20.000 spettatori, le squadre nazionali calcistiche d'Italia e d'Austria terminano alla pari il loro incontro (3-3).

20 GENNAIO. — L'A. C. Milano annuncia ufficialmente che il Gran Premio Automobilistico d'Italia 1922 — la cui organizzazione fu ad esso affidata dall'A. C. I. — si svolgerà in settembre entro il Parco di Monza. Sarà allo scopo costruito un circuito misto, a forma di doppia ellisse irregolare, con un anello stradale ed uno in cemento e curve sopraelevate. Lo sviluppo totale del circuito sarà di 12 km.

21-22 GENNAIO. — Si svolge, a Genova, il 47º congresso dei delegati dell'Unione Velocipedistica Italiana: la stampa, unanime, rileva l'immaturità sportiva di molti congressisti e la magrezza dei risultati ottenuti in confronto allo spreco d'eloquenza fatta.

22 GENNAIO. — La crisi del Comitato Olimpionico Nazionale Italiano — aperta dalle dimissioni dell'on. Montù — è risolta. I rappresentanti di diciasette federazioni sportive nazionali — adunati a Genova — eleggono il nuovo C. D. nelle persone di: on. Mamò, presidente; comm. Oberti, comm. Tonetti, vice-presid.; comm. Verones e comm. Vitali, consiglieri; on. Capanni, segret. gener.; cav. Croce, tesoriere; Grassi, Varetto e Ugo revisori.

22 GENNAIO. — Su tutti i campi calcistici italiani si riprendono le partite di campionato, interrotte dalle feste natalizie e di capo d'anno prima; e poi dalla preparazione e svolgimento del match Italia-Austria.

23 GENNAIO. — L'Aé. C. F. omologa il «record» stabilito il 1º ottobre 1921, a Villesauvage, dall'aviatore italiano Brack-Papa (100 km. in 20' 5" 2/5).

26 GENNAIO. — Il notissimo campione automobilista, Pietro Bordino, parte alla volta dell'America dove parteciperà a varie riunioni, pilotando la Fiat «3 litri» del G. P. di Brescia 1921.

26 GENNAIO. — I campionati italiani di pattinaggio disputati a Baggio hanno conservato i titoli alla coppia conte Alberto e Mariza Bonacossa.

28-29 GENNAIO. — Si svolge a Milano il Congresso Nazionale dei delegati della Federazione Italiana Sports Atletici (F.I.S.A.). La relazione morale del C. D. veniva respinta; ma poi il Consiglio stesso, nella sua quasi totalità, veniva rieletto.

29 GENNAIO. — Pure a Milano si aduna un «congressino» di delegati del Moto Club d'Italia per fissare il calendario delle manifestazioni motociclistiche 1922. Il G. P. del M. C. I. viene assegnato al M. C. di Bologna: esso si svolgerà in settembre sul classico circuito emiliano.

29 GENNAIO. — La R. N. Milano fa svolgere nelle acque del Naviglio il 28º Cimento Invernale compiuto regolarmente da 33 nuotatori.

30 GENNAIO. — A Parigi lo schermidore italiano Aldo Nadi è battuto, per 11 stoccate a 20, nello scontro schermistico contro Luciano Gaudin, il «mancino» campione di Francia e d'Europa. Sul risultato della partita d'armi continuano discussioni e polemiche.

30 GENNAIO-6 FEBBRAIO. — Si svolge, sul velodromo di Bruxelles la VII prova ciclistica dei «Sei Giorni». La vittoria tocca alla coppia Hertz-Van Kempen.

7 FEBBRAIO. — A Parigi, il match per il titolo di campione francese dei pesi massimi oppone il pugilista Nilles a Journée: il primo costringe l'avversario all'abbandono, dopo la 4ª ripresa.

2 FEBBRAIO. — Il Gran Premio di Montecarlo, di tiro al piccione, è vinto per la terza volta dal nob. Federico Fadini di Crema (17 piccioni su 17) contro tutti i più forti tiratori d'Europa.

2 FEBBRAIO. — A Nizza, Giuseppe Spalla mette fulmineamente *knock-out* il «boxeur» francese Feste.

4 FEBBRAIO. — Il 35º Congresso dell'Unione Ciclistica Internazionale si effettua a Parigi, coi frutti... di tutti gli altri congressi.

4 FEBBRAIO. — Il grande match parigino di boxe Criqui-Ledoux termina con la facile vittoria del primo.

4 FEBBRAIO. — Una delle più interessanti corse podistiche attraverso i campi — il «cross» dei Sette Campanili, di Cavanò — è vinta dal bustese Carlo Speroni.

6 FEBBRAIO. — Col nome di Pio XI, viene eletto Pontefice il cardinale di Milano Achille Ratti. Egli è il primo Papa sportivo: praticò, infatti, a lungo l'alpinismo, compiendo arditissime ascensioni e conquistando anche il «record» del bivacco più alto (4600 metri).

9 FEBBRAIO. — Il francese Wagner, che fu per vari anni capo-équipe della Fiat, abbandona la grande Marca Torinese.

Il periodo gennaio-febbraio, anche quest'anno, è stato di intensa preparazione per quella che sarà l'attività sportiva del 1922. Sue manifestazioni tipiche i Congressi che si sono succeduti con una frequenza imbarazzante. Dopo quelli milanesi, dello scorso dicembre, del Moto Club d'Italia e della Federazione Internazionale dei Clubs Motociclistici, si sono infatti tenute le assemblee nazionali dell'Unione Velocipedistica Italiana, della Federazione Italiana Sport Atletici, del Comitato Olimpico Nazionale Italiano; e ancora: il Congresso dell'Unione Ciclistica Internazionale a Parigi; a Milano il «congressino» per la fissazione del calendario motociclistico. Quando queste note vedranno la luce anche le più attese, movimentate e — auguriamo — proficue adunanze si saranno svolte: gli aderenti alla Federazione Italiana Giuoco del Calcio e quelli della Confederazione avranno, infatti, tenute le loro assemblee, il 19 febbraio, per ratificare l'accordo tra i due enti moderatori dello sport calcistico in Italia.

***

Se un giudizio complessivo si può formulare sulle manifestazioni di... oratoria sportiva dei due ultimi mesi, questo deve essere negativo. Poichè quasi nessuna assemblea si ebbe in cui l'interesse particolare di club o di campanile o di regione non soverchiasse quello dello sport nazionale, che pur sarebbe da tutelare nei convegni ai quali partecipano i rappresentanti di tutta la nazione sportiva. Ma accade, purtroppo, in questi «parlamentini» ciò che spesso si lamenta nelle aule di altri Parlamenti: i singoli non riescono a fare getto — come sarebbe loro dovere — della propria personalità, onde le discussioni, lungi dal vèrtere su dissensi proficui di idee, finiscono per degenerare in caotiche e inconcludenti logomachie.

Ma la nazione sportiva va avanti ugualmente, anche se i suoi dirigenti si manife-

stano spesso incapaci di assolvere i compiti loro affidati. Così l'attività podistica, ciclistica, motociclistica, automobilistica del 1922 si delinea fin d'ora non meno rigogliosa di quella del 1921, pur attraverso i contrasti di cui hanno offerto non simpatico spettacolo gli ultimi congressi.

La nuova costituzione, poi, del C. O. N. I. sembra dovere — e potere, anche — iniziare un'êra nuova nelle affermazioni dello sport italiano in campo internazionale.

L'Italia si trova, ora, come isolata in seguito all'atteggiamento di fiera ribellione preso per la mancata concessione d'organizzare le Olimpiadi 1924; toccherà alla nuova C. E. del C. O. N. I di riallacciare i rapporti coi movimenti sportivi degli altri paesi per la sempre maggior messa in valore dei preziosi elementi di cui dispone lo sport nazionale.

***

Mentre così laboriosamente si preparano le migliori fortune di quelli che chiameremo gli sports estivi, intensa si svolge l'attività degli sports invernali.

Sono da porsi in primo luogo le eliminatorie per la IV Adunata Nazionale Sciatori Valligiani — svoltesi in molte vallate, ad onta dell'eccezionale scarsità di neve —: la finale avrà avuto luogo, a Colle sull'Isarco, presso il Brennero, il 19 febbraio, quando questo fascicolo de *Le Vie d'Italia* vedrà la luce. Altro avvenimento notevole i campionati italiani di pattinaggio, svoltisi a Milano sul campo di Baggio e conclusisi con un'ennesima vittoria dei coniugi conti Bonacossa.

Ma lo « sport invernale » per eccellenza è e rimane tra noi il *foot-ball* che domenicalmente vede affollati i « grounds » di giuoco e verso il quale sono rivolti la maggiore attenzione e il più fervido entusiasmo delle masse sportive italiane.

Pellegrinaggio allo Spielberg.

Nella prima quindicina di aprile — subito dopo le ferie pasquali — avrà luogo un pellegrinaggio allo Spielberg, nella ricorrenza del centenario dell'entrata di Silvio Pellico e Pietro Maroncelli nelle carceri di quella fortezza, che rievoca tanta parte del martirologio italiano. Il Comitato Nazionale per quelle onoranze, ha sede presso la Lega Italo-Cekoslovacca (Roma, Via Calamatta, 2).

Dati statistici del movimento di forestieri a Bolzano nel 1921.

La statistica riassuntiva del 1921 dà i seguenti dati della totale frequenza dei forestieri nella città di Bolzano:

Nel 1921 visitarono Bolzano 77.143 forestieri (contro 76.713 nel 1920, e 123.191 nel 1913). Di questi erano

Italiani	52.922
Germanici e Austriaci	17.311
Olandesi e Scandinavi	2.703
Inglesi	632
Nordamericani	444
Sudamericani	95
Francesi	242
Russi	221
Diverse Nazioni	2.573

Il totale della durata di permanenza dei suindicati forestieri è stato di N. 102.037 giornate, di cui 60.927 dovute al movimento degli italiani. Tenuto conto di questo totale in giornate si può concludere che il movimento dell'ultimo anno è stato all'incirca uguale a quello del 1920.

La maggiore frequenza dei tedeschi ed austriaci si ebbe nel periodo primaverile da marzo a maggio con 7751 visitatori; in estate ed in autunno i viaggiatori di queste nazionalità diminuirono notevolmente, mentre crebbe la frequenza degli italiani. L'agosto fu il mese che segnò la cifra più alta di italiani in 7762 persone.

Anche le visite di Olandesi, Belgi, Scandinavi (raddoppiate in rispetto al 1920), e degli inglesi ed americani furono più frequenti durante l'estate.

Comprendendo tutte le nazionalità il maggior numero di visitatori si riscontrò in agosto con 10.451, il più basso in dicembre con 3918.

Rispetto al 1920 i visitatori italiani sono discesi da 58.626 (1920) a 52.922 (1921), i visitatori austro-germanici sono saliti da 14.789 (1920) a 17.311 (1921), quelli di altre nazionalità da 3298 (1920) a 6910 (1921).

Le acque minerali alla fonte e quelle imbottigliate.

Secondo il giudizio di due chimici francesi, riportato da *Sciences et Voyages*, le acque minerali bevute alla fonte avrebbero, fra gli altri vantaggi sulle imbottigliate, anche quello di possedere intatte le soluzioni di metalli che hanno poteri curativi caratteristici. Non altrettanto avverrebbe per le acque imbottigliate. Sono stati infatti osservati sul fondo delle bottiglie contenenti acque minerali dei depositi. Questi deriverebbero da metalli e sali allo stato colloidale contenuti nell'acqua minerale e che, al contatto del vetro della bottiglia (o meglio della tenuissima dissoluzione del vetro nell'acqua) precipiterebbero, abbandonando lo stato colloidale che è — secondo l'ipotesi di alcuni medici — particolarmente benefico agli effetti curativi.

Le case di paglia.

La paglia ha servito finora a fabbricare delle capanne provvisorie; ma oggi in Francia si inalzano col sistema Feuillette delle vere case con paglia compressa e modellata. Le fondamenta e la copertura del tetto sono di materiali comuni; ma l'ossatura dei muri è di legno leggiero e i muri sono di blocchi di paglia larghi 40 cm. e di diversa lunghezza e le finestre e le porte hanno inquadrature fissate all'ossatura. Delle ingegnose disposizioni rendono l'abitazione comoda e sicura. Per impedire che l'acqua penetri dalle finestre, queste riposano su uno strato di cemento; per impedire all'umidità di salire per capillarità dai fondamenti, si interpone cartone incatramato e si rivestono i muri di un intonaco armato impermeabile. Nell'interno, un intonaco porta la tappezzeria o la pittura. Per impedire lo sviluppo degli insetti, a livello del primo strato di blocchi di paglia si colloca una tubatura, che permette di iniettare nelle pareti dei vapori di anidride solforosa o di aldeide formica. Il pericolo di incendio è così ridotto che le Compagnie di assicurazione applicano a queste case la tariffa normale. L'economia che si raggiunge col sistema Feuillette è del 40 % sui sistemi ordinari.

Si ha dunque una casa di rapida costruzione, igienica, economica, leggiera (peso 10 volte meno di una casa in muratura) e, entro certi limiti, pieghevole e perciò consigliabile nelle regioni sismiche. (Da *La Nature*, 12 novembre 1921).

La casa più alta della terra.

Secondo W. Harcourt-Bath, presso la vetta del passo di Donkla, a nord di Sikkim, vicino al confine del Thibet, ad un'altezza di 5516 m., si trova una costruzione in pietra che, almeno per alcune settimane in estate, è abitata da quattro o cinque guardie tibetane. Essa è probabilmente la casa più alta della terra.

L'illuminazione più economica.

L'uomo, si sa, è ben lontano dall'aver raggiunto, nella produzione della luce artificiale, la perfezione della lucciola, la quale adopra tutta l'energia disponibile a produrre sola luce, *luce fredda*, senza disperderla in calorie oscure. Tra le sorgenti luminose create dall'uomo che più si avvicinano a questo ideale sono i *tubi di neon* resi incandescenti dalla corrente elettrica. Il neon, scoperto dall'inglese Ramsay alla fine del secolo XIX, è, come è noto, uno dei gas rari dell'atmosfera (gli altri sono l'argon, il cripton, lo xenion, l'elio). La produzione industriale di esso si deve al metodo di liquefazione dell'aria di Claude, nel 1910, che potè, col trattamento di 6.600.000 litri di aria, fornire 100 litri di gas al giorno, sufficienti per fabbricare 1000 tubi luminosi da 1000 candele ciacuno. Unico difetto del neon è quello di dare una luce aranciata, ma però riposante, alla quale i fiori violetti e azzurri appaiono scoloriti. Si può riparare a tale inconveniente mediante l'aggiunta di qualche lampada a vapori di mercurio, i quali, emettendo solo raggi della estremità violetta dello spettro, completano le emissioni dei raggi del neon dal rosso al verde. L'illuminazione al neon, la più economica di quelle conosciute, si presta bene per feste notturne, illuminazione di grandi locali e per decorazioni luminose, potendo i tubi modellarsi secondo i contorni più capricciosi dell'ornamentazione architettonica. (Da articolo di *Giorgio Delhoste* in *Sciences et Voyages*, 26 maggio 1921).

Rivediamo i piani regolatori.

In Germania, la culla degli studi di urbanesimo, si è ordinata una generale revisione dei piani regolatori e di ampliamento delle città. Il rincaro dei lavori stradali e di fognatura ha offerto il destro per ritornare sui piani approvati in passato, e già che s'aveva l'occasione, il Governo ha ordinato che i piani stessi vengano tutti riveduti non soltanto per eliminare le spese non strettamente necessarie, sopprimendo strade superflue, restringendo strade eccessivamente larghe, scegliendo opportunamente il tipo della pavimentazione, ciò che permette l'economia di forti somme da dedicarsi alla costruzione di case popolari; si è invece soprattutto richiesto che i piani regolatori venissero riesaminati nei riguardi dell'estetica delle città, della quale in passato forse non si era tenuto conto abbastanza.

Ecco come all'occorrenza si sa *miscere utile dulci* e cercare il bello traverso l'economia.

La caccia alle foche in Terranova.

Nell'ultima stagione di caccia una flottiglia di pescatori ha impiegato con successo l'aeroplano per essere informati dei banchi di foche che atterrano in marzo sulla costa nord di Terranova trasportate dai ghiacci galleggianti del Labrador.

L'apparecchio era munito di pattini per l'atterraggio sul ghiaccio. Il sistema si è dimostrato molto utile permettendo la cattura di 110.000 foche.

Attrattive turistiche: i sassi musicali.

Lo Stato di Massachussets ha acquistato una nuova attrattiva turistica: i sassi musicali. L'ultimo requisito che ci si potesse attendere dai sassi era, finora, quello di produrre dei suoni musicali. Un contadino nell'opera di dissodamento di un campo acquistato da poco, battè con una pietra su certi sassi am-

mucchiati e fu stupito nel sentire che ognuno di essi dava una nota distinta. Si rivolse allora a conoscitori di musica ed imparò a suonare sugli strani sassi delle arie, che i turisti, con una piccola mancia, possono udire. Così riferisce il *Popular Mechanics*, il quale non sa trovare una spiegazione a questo fenomeno.

Anche sulle nostre Alpi esistono sassi, ordinariamente ad angoli acuti e a spigoli taglienti, di diversa costituzione mineralogica, che, se messi su appoggi di pietre poco estesi, dànno una risonanza gradevole e perfettamente intonata. I pastorelli dei nostri monti sanno bene questo, ma toccava ad un americano trarne una pratica e redditizia applicazione.

Mostra Annuale internazionale di fotografia della Reale Società fotografica di Londra.

Dal 18 settembre al 28 ottobre 1922 verrà aperta al pubblico la Mostra Annuale Internazionale Fotografica, organizzata dalla Reale Società Fotografica di Londra. Verranno esposte fotografie pittoriche, stampe a colori, materiale tecnico e scientifico, fotografie di storia naturale, ecc.

Coloro che desiderano partecipare alla Mostra devono far pervenire domanda e materiale entro il 25 agosto, alla Royal Photographic Society of Great Britain, 35 Russell Square, London W. C. I., che spedisce i moduli di iscrizione a richiesta.

La mostra assumerà certo una notevole importanza ed esprimiamo il voto che professionisti e dilettanti italiani vi partecipino largamente ed onorevolmente: essi afferneranno in tal modo le abilità tecniche raggiunte dalla fotografia in Italia e contribuiranno alla propaganda del nostro paese all'Estero.

Curiosità fotografiche.

I moderni apparecchi sono delle vere e proprie miniature in confronto di quelli che si costruivano nel 1839, quando cioè la scoperta del Daguerre divenne di pubblico dominio, i quali pesavano la bellezza di una quarantina di chilogrammi. Però anche allora si pensò subito... al turista, e quindi all'apparecchio da viaggio, naturalmente, il *nec plus ultra* della leggerezza: quindici chilogrammi soltanto!

Ora che arriviamo a fermare sulla lastra fotografica soggetti dotati di velocità vertiginose, come i proiettili da fucile e via dicendo, e che siamo abituati alle grandi istantanee di 1/1000-1/2000 di secondo, non possiamo certamente concepire che una persona sapesse imporsi lo sforzo, per farsi ritrattare, di rimanere nell'immobilità per 12-13 minuti, tale essendo il tempo necessario normale di una posa allorchè la fotografia cominciò a fare i primi passi.

Probabilmente in quei tempi il germe della neurastenia non solleticava ancora i nervi dell'uman genere, altrimenti non ci si potrebbe spiegare come degli individui sapessero far la mummia davanti all'obbiettivo fotografico.

Sviluppi stabili al diamidofenolo.

Lo sviluppo al cloridrato di diamidofenolo, conosciuto anche col nome di amidolo, gode giustamente di una buona fama per varie ragioni: per la sua rapida azione e per i buoni dettagli che fornisce nelle ombre, donde immagini morbide, le quali risultano a grana piuttosto fine e di un nero gradevole.

I bagni al diamidofenolo hanno ancora il vantaggio di non tingere la gelatina e di non intaccarla, non entrando nella costituzione loro sostanze alcaline.

Oltre a ciò la semplicità con cui si preparano le soluzioni rivelatrici al diamidofenolo rappresenta un altro elemento che ha non poco influito a che venissero largamente impiegate: basta, infatti, disciogliere nell'acqua la quantità prescritta di solfito sodico, ed aggiungere poi, al liquido risultante, il cloridrato di diamidofenolo, che, in certi casi, si può misurare semplicemente col mezzo di un cucchiaino di capacità nota. Ad una tale rapidità di preparazione fa però riscontro la grande alterabilità dei bagni ottenuti che, dopo qualche ora, risultano quasi inutilizzabili, di modo che debbono venir immediatamente adoperati.

L'uso del diamidofenolo, come si intuisce, riesce vantaggioso allorquando il turista voglia sviluppare i suoi negativi nell'albergo in cui provvisoriamente ha fissati i suoi penati: ma lo sarebbe ancor più se le soluzioni possedessero una sufficiente conservabilità per potersi usare con successo anche qualche tempo dopo la loro preparazione: e ciò perchè in viaggio, più facilmente che in casa, si possono presentare occasioni che costringano a rimandare lo sviluppo dei negativi, o delle prove al bromuro, ed ancora per non esser obbligati a confezionare, di volta in volta, quel po' di soluzione rivelatrice che può occorrere.

La questione della conservabilità dei bagni al diamidofenolo è stata recentemente studiata tanto dal Bunel che dal Desalme, contemporaneamente, i quali la risolsero con successo riuscendo a trovar i mezzi per impedirne l'alterazione.

Il Bunel constatò che la presenza dell'acido lattico rallenta considerevolmente l'ossidabilità del rivelatore al diamidofenolo anche

se questo resta esposto direttamente all'aria per alcuni giorni, senza che per questo le proprietà sviluppatrici ne vengano influenzate.

La formula consigliata dal Bunel è la seguente:

Acqua	cc.	1000
Solfito sodico anidro	gr.	30
Diamidofenolo	»	5
Acido lattico di densità 1,21	cc.	5

L'acido lattico è una sostanza che ci si può facilmente procurare presso una farmacia, tanto più che alla densità indicata vien appunto usato dai farmacisti.

Il Desalme per stabilizzare i bagni di diamidofenolo consiglia l'addizione di una soluzione di tartrato stannoso-sodico che va preparata così:

Si sciolgono grammi 5 di cloruro stannoso e grammi 7 di acido tartarico in 50 di acqua calda: dopo raffreddamento tale soluzione va versata in un'altra ottenuta disciogliendo in 100 grammi di acqua 12 di carbonato di sodio anidro. Il tutto si rende acido, leggermente, con bisolfito sodico liquido e con acqua lo si porta al volume complessivo di 200 centimetri cubici.

Per render conservabili i bagni di diamidofenolo basta aggiungere ad essi il sei per cento di liquido tartrato-stannoso-sodico.

Il Lobel ha voluto confrontare la conservabilità dello sviluppatore al diamidofenolo addizionato con acido lattico con quello al tartrato-stannoso-sodico. In seguito alle sue esperienze egli ha concluso che è un po' più energica l'azione conservatrice del tartrato, ma che praticamente la differenza è poco più che trascurabile: tanto con il tartrato che con l'acido lattico le soluzioni di diamidofenolo in recipiente aperto cominciando a perdere la loro energia rivelatrice solo dopo 7-8 giorni. Naturalmente in recipiente chiuso la cosa cambia d'aspetto. Infatti Bunel afferma che un rivelatore all'acido lattico in bottiglia semipiena, ma periodicamente aperta per l'uso, non ha manifestato che dopo sette settimane sintomi di alterazione.

Le esperienze, coi risultati relativi, del Bunel e del Desalme hanno rimosso quel grave ostacolo il quale rendeva, per la sua instabilità, il diamidofenolo di uso relativamente limitato; così che molti di coloro che pur avevano ad esso riconosciuto buone qualità rivelatrici, ma l'avevano abbandonato per la sua facilità d'alterarsi, lo adotteranno di certo per i loro lavori più o meno quotidiani. Chi non si sente troppo proclivo per le preparazioni troverà il metodo proposto dal Desalme un po' complicato e tale da urtare alquanto con la semplicità con cui si confeziona un bagno al diamidofenolo, e siamo con esso d'accordo; ma egli può ricorrere benissimo a quanto consiglia il Bunel poichè, come abbiamo detto, praticamente parlando, l'un metodo vale l'altro.

A. R.

NAVIGAZIONE

Notizie in fascio.

Nuove stazioni radiotelegrafiche. — Il Belgio ha deciso di costruire ad Elisabethville, nel Congo Belga, una stazione di grande potenza. Un'altra stazione, controllata dal Governo Cinese, è in costruzione a Chefoo. A Napoli la Marconi ha avuto la concessione per impiantarne un'altra sul molo San Vincenzo.

Compagnie di Navigazione in liquidazione. — In Italia il Lloyd Mediterraneo chiede la moratoria. A Copenhagen la *Standard Steamship Company* sta per essere messa in liquidazione. Cinque compagnie Svedesi, con sede Norrköping: La *Motala Strom*, la *Borg*, la *Helios*, la *Trelleborg*, la *Falken*, con un tonnellaggio lordo totale di 17.500, sono fallite. Le cause? Depressione dei traffici ed *alti costi di esercizio.*

Le sorprese dell'olio pesante. — Lo s/s *Santa Tecla*, con combustione a nafta, è stato multato di 250 dollari per avere fatto spandere, durante il rifornimento, molto combustibile nelle acque del porto di New York. Largo quindi al nuovo reato che gli americani chiamano *pollution*. È vero che colla punizione di cui si è parlato si mira ad impedire probabili cause di incendii ma la *pollution*, d'altra parte, è fonte di continue querele dei pescatori che intravedono nell'olio pesante una causa della mortalità del pesce.

Linee di navigazione. — La *Canadian Pacific* ha sospeso il suo servizio per l'Italia: spera di riprenderlo in primavera. Ne è causa la mancanza di passeggieri. Per la stessa ragione, le linee ribassano i prezzi di passaggio quasi dovunque. Potete oggi andare, per es.: in seconda classe da New York ad Anversa (Red Star Line) pagando 125 dollari invece di 145 o 175. Così le Compagnie di Montreal riducono i prezzi di 3.ª classe a 103,50 dollari (da 125) per Amburgo e a 106,50 (da 135) per Danzica. Che filantropi!

Congressi di Navigazione. — Il futuro congresso sarà tenuto a Londra nel 1923. Il 1.° fu tenuto a Vienna (nel 1886); il 2.° a Francoforte (1888); il 3.° a Manchester (1890); il 4.° a Parigi (1892); il 5.° all'Aja (1894); il 6.° a

Bruxelles (1898); il 7.° a Parigi (1900); l'8.° a Dusseldorf (1902); il 9.° a Milano (1903); il 10.° a Pietroburgo (1908); l'11.° a Filadelfia (1912).

Lo scandaglio ad eco, di Behm. — Recentemente lo scienziato A. Behm di Kiel ha inventato uno *scandaglio ad eco* col quale si possono misurare, con grande precisione, le profondità marine e si può anche registrare il profilo del fondo lungo il percorso della nave. Esso misura, meglio dell'oscillatore di Tessenden, l'intervallo di tempo fra l'istante in cui si produce un suono a bordo e quello in cui si percepisce l'eco riflesso del fondo marino. Il nuovo apparecchio è utilissimo e potrà essere applicato con successo sia per la navigazione in tempo di nebbia in prossimità della costa, sia per lo studio del letto nei progetti di cavi sottomarini, sia per conoscere precisamente la configurazione topografica del fondo.

La vela. — La credevamo morta! Ma intanto la *Transatlantic Shipping Co.*, da Gothenburg, riarma i suoi grossi velieri perchè nella presente crisi, possano navigare con profitto. Non solo ma il Liljegreen dimostra nelle *Transactions* della *Istitution of Engineers and Shipbuilders in Scotland* che il vento è sempre il motore più economico e che la *vela* è sul punto di risorgere.

La flotta ebrea. — Un gruppo di capitalisti — c'informa il *Fairplay* del 12 gennaio — ha comprato 15 grossi piroscafi, destinati a formare il nucleo di una flotta ebrea, che navigherà sotto doppia bandiera: inglese ed ebrea (?). Essi saranno adibiti a tre linee: 1.ª da Alessandretta ai porti del Mar Nero toccando quelli della Palestina; 2.ª Mar Nero-Costantinopoli-Marsiglia; 3.ª Pireo-Alessandretta-Porti della Siria.

Iron Chink ed... i suoi seguaci. — Nelle industrie americane del salmone è ben noto l'*Iron Chink* ossia il *Cinese di ferro.* Macchina che sostituisce i figli del Celeste Impero in quel faticosissimo lavoro (che durava talvolta 18 a 20 ore di seguito) di decapitare il pesce, tagliarlo, sventrarlo, pulirlo, metterlo in iscatola. L'esempio è stato testè seguito col *codfish splitter* per il merluzzo e, pare, coll'*herring splitter* per le aringhe. Meglio così. Vedremo fra breve il *pilchard* o *anchovy-splitter* per le sardine e le acciughe? La macchina è utilissima nei periodi di pesca abbondante perchè permette di poter trattare tutto il prodotto, evitando che parte vada a male.

(*p. f.*).

Il "Canoenig,,.

Non solo in America, ma oggi anche in Italia, è possibile esercitare quell'economica forma di turismo nautico, che si svolge mediante le canoe, le quali, benchè lunghe 6 metri, larghe 60 centimetri e profonde 35, pesano solamente 35 chilogrammi.

Le canoe non hanno la velocità degli usuali canotti, ma possono raggiungere gli 8-10 chilometri all'ora e, su acqua corrente, anche i 10-15. La loro leggerezza permette di trasportare a spalla l'imbarcazione ed anche, al ritorno da una gita, di spedirla per ferrovia, con un semplice imballaggio protettivo. Con i costi attuali una canoa può essere acquistata ad un prezzo variante dalle 400 alle 800 lire.

A Roma si è costituito un *Canoenig Club Tiberis,* che ha sede in piazza San Silvestro n. 62 e per cortesia dei suoi dirigenti possiamo pubblicare le interessanti fotografie della pratica imbarcazione.

LE IMBARCAZIONI DEL «CANOENIG CLUB TIBERIS» DI ROMA.

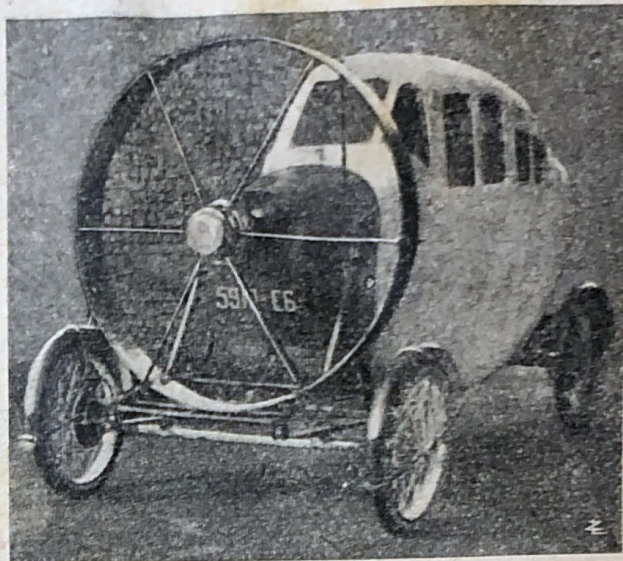
Per evitare lo slittamento delle motociclette.

Ecco una motocicletta modernissima. Le due piccole ruote laterali sono disposte ad angolo rispetto al telaio così da impedire che nelle voltate o anche nelle semplici sterzate la macchina possa scivolare o cadere. Le ruote stesse servono poi di supporto quando il motociclo si ferma: e il guidatore non ha neppur bisogno di scendere di sella. La

sella è anzi sostituita da una comoda poltrona: nè mancano alla macchina un *coupe-vent* e un *parabrise* che le dànno l'aspetto di una piccola automobile.

Un'automobile ad elica.

La propulsione ad elica, che dopo il trionfo dell'aeroplano qualcuno ha voluto applicare alla bicicletta e con risultati più soddisfacenti agli idroscivolanti, è stata adottata ultimamente anche per l'automobile. Colla macchina, che qui sotto riproduciamo, l'inventore, un francese, ha fatto un lungo giro di propaganda in Inghilterra.

Sulla praticità dell'innovazione nessun tecnico ha emesso sin qui un giudizio esplicito.

Si è rilevato soltanto che la parte meccanica è ridotta al motore con abolizione assoluta di cambio, trasmissione e differenziale, ciò che semplifica il funzionamento della macchina e ne diminuisce notevolmente il peso.

Gli olii usati di un'auto possono essere riutilizzati.

Avviene frequentemente, e soprattutto nei garages, che si raccolgano quantità notevoli di olio usato, specie quando si procede alla pulizia generale di una vettura e si vuota l'olio che si trova nei *carters*.

Quest'olio ha generalmente perduto la sua qualità lubrificante, ma, ciò nonostante, può ancora essere utilizzato per delle lubrificazioni di minore importanza.

È però necessario filtrarlo, per togliergli le impurità che contiene e questa operazione si può fare mediante un apparecchio filtrante che ciascuno può fabbricarsi con una latta di benzina da 50 litri. Basta praticare un foro nella parte superiore della latta e stendervi una tela un po' spessa, allentata a forma di cono; vi si dovrà poi sovrapporre un cilindro senza fondo pure di latta. A questo recipiente si possono adattare delle anse o dei manichi per poterlo facilmente afferrare. In luogo del fondo esso avrà una tela metallica, formante un setaccio sul quale si metterà del carbone di legna in polvere.

L'olio usato viene versato nel cilindro superiore e filtrando attraverso al carbone di legna discende sulla tela che completa l'azione filtrante. L'olio sgocciola poi nel recipiente inferiore e può esser usato per delle lubrificazioni poco importanti o per ingrassare pezzi che si debbono preservare dalla ruggine.

Un'altra utilizzazione dell'olio lubrificante usato è la confezione di mattonelle, con la segatura di legna e l'ignizione in un focolare per realizzare una combustione supplementare a quella che si ottiene ordinariamente.

Due novità tedesche.

Circola per le vie di Berlino, suscitandovi la generale ammirazione, una automobile di forma nuova e strana. Il costruttore ne esalta i pregi estetici e pratici. Riguardo ai primi facciamo tutte le nostre riserve: e ci auguriamo che la macchina — qui sotto riprodotta — non sia presa a modello da alcuno dei nostri costruttori.

Il maggior pregio di praticità consisterebbe nel poter essa procedere sull'acqua come

FIG. I.

sulla terra. Precisiamo: non si tratta di una automobile anfibia, che cioè galleggi e proceda quasi come un canotto. No: è una automobile blindata in modo che i suoi organi motori possano funzionare senza pregiudizio anche sotto acqua nell'attraversare paludi o torrenti.

In alcuni paesi ove le strade sono spesso ridotte a pantani o in altri ove si diffonde ora anche nelle gare automobilistiche la voga del *cross-country*, la utilità di una simile macchina potrà forse essere riconosciuta. Ma noi facciamo voti piuttosto per il miglioramento delle strade!

FIG. 2.

Un'altra novità è quella che presentiamo nel secondo disegno. Non è, come potrebbe sembrare, una motocicletta d'uso militare: è una semplice e ordinaria motocicletta da turismo. Non vi è bisogno di aggiungere che, essa pure, è di marca tedesca.

Un vigile automatico.

Il Municipio di Milano ha provveduto a collocare un apposito segnale allo sbocco sul corso Magenta della via Bernardino Luini, via che seguono i vigili del fuoco con le pompe quando dalla loro caserma di via Ansperto (che mette capo a via B. Luini) sono chiamati a qualche lavoro di estinzione. All'atto di uscire dalla caserma con una comunicazione elettrica viene messo in attività il segnale acustico (e luminoso di notte) perchè i veicoli che percorrono il corso lascino passare rapidamente il carro dei pompieri: il segnale indica anche se questo svolterà a destra od a sinistra.

Questo provvedimento ne richiama un altro, non dissimile nello scopo e nel mezzo d'attuazione, applicato di recente in qualche popolosa città nord-americana. Nel crocicchio di vie percorse da un traffico intenso e continuo (e schematizzato nell'unita fig. 1), un *policemen* di solito fa ad intervalli arrestare con un cenno il movimento, nelle due opposte direzioni, sulle vie *AO*, *OB* per lasciar passare l'analogo movimento sulle vie *CO*, *OD*; successivamente arresta questo per lasciar passare il primo.

Nel paese dell'automatismo si è pensato a sostituire lo incaricato di regolare il transito con una segnalazione data da un apparecchio che consiste in un motorino elettrico messo in funzione da un movimento di orologeria per modo che a prestabiliti intervalli presenta alternativamente a grossi caratteri l'indicazione «Fermi!» (*Stop*); o l'altra «Avanti!» (*Go*) rivolte rispettivamente verso la linea sulla quale arrestare il movimento o verso quella dove non si deve arrestare. L'intervallo, di pochi minuti secondi,

FIG. I.

FIG. 2.

viene determinato praticamente in base al movimento: può essere che le due fasi di un ciclo completo della durata di un minuto primo siano diverse di tempo l'una dall'altra, se il movimento su una delle vie è abitualmente maggiore di quello secondo la direzione ad esso normale. Il segnale o semaforo, che è luminoso, serve a ridurre al minimo il tempo di arresto ponendone uno ad ogni crocicchio. È da avvertire però che non si hanno ancora notizie sulla rispondenza in pratica di questa novità che ci segnala il *Scientific American*: una condizione essenziale è che il pubblico, e specialmente i conduttori di veicoli automobili, sia disciplinato, obbedendo prontamente ai segnali o di una persona o d'un apparecchio inanimato: i paesi latini hanno molto da imparare a questo riguardo dai tedeschi e soprattutto dagli anglosassoni.

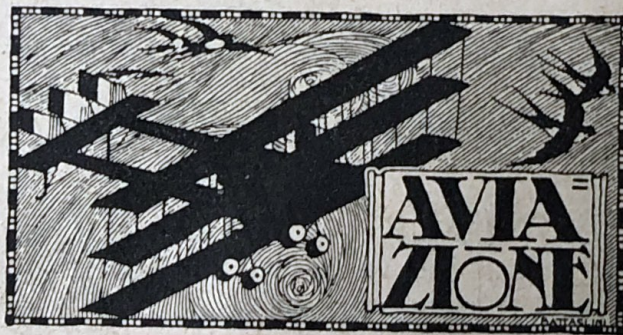
L'automobile al servizio della pubblicità.

Per le vie di Londra ha suscitato in questi giorni molto stupore ed insieme qualche apprensione un piccolo autocarro, che procede sempre a ritroso, a tutta velocità. Anche nelle arterie più affollate, anche nei crocicchi più pericolosi lo strano veicolo sa trovare la sua strada con sicurezza, pur avendo il guidatore voltato... verso la coda. Tutti attribuiscono, sulle prime, a costui un'eccezionale abilità nella « retromarcia » e pensano che sappia dirigersi avvalendosi di un sistema di specchi. Vano è il cercarli: chè si tratta di un veicolo mascherato. Chi guida l'automobile è l'uomo che è nell'interno della gabbia, e guida in posizione del tutto normale: i bordi della gabbia nascondono il volante di direzione e l'intero corpo del motore. Il cofano visibile al pubblico copre soltanto il serbatoio della benzina: e lo chauffeur apparente, cui vanno spesso le imprecazioni dei passanti scompigliati da un così inusato procedere, non ha altra funzione che di starsene chino sopra un volante fittizio.

Il bizzarro veicolo è stato ideato per la pubblicità di uno spettacolo teatrale: e non si può dire che non abbia raggiunto il suo scopo.

UN'AUTOMOBILE CHE PROCEDE SEMPRE A RITROSO.

L'automobile per la propulsione delle barche.

In America si sono tentati esperimenti di propulsione — mediante automobile — di imbarcazioni. Su una chiatta a fondo piatto si è applicata a poppa una ruota a pale, e sulla poppa stessa si è posta un'automobile. Una delle ruote posteriori di essa, mediante ingranaggio e catena di trasmissione mette in moto la ruota a pale, che imprime il movimento alla chiatta. Dietro la ruota a pale è un timone di direzione, che può essere comandato per mezzo di una serie di guide dal volante dell'automobile. L'imbarcazione porta fino a 35 tonnellate; i primi tipi esperimentati hanno dato risultati soddisfacenti.

L'indicatore di pilotaggio sistema Drexler.

È indiscutibile che la sola condizione per un grande sviluppo dell'aviazione mercantile, o come comunemente la si chiama, civile, è la sicurezza. Qualsiasi impresario di trasporti aerei pensa con terrore all'accidente aereo non solo pel danno derivantegli dalla distruzione di un apparecchio, ma anche per le gravi responsabilità civili e penali cui va incontro nei riguardi dei passeggeri e dei beni a lui confidati. È naturale quindi che si cerchi, per quanto più è possibile, di raggiungere questa sicurezza mediante appositi istrumenti avvisatori i quali permettano al pilota un certo rilasciamento nella continua tensione della guida e in pari tempo lo pre-

vengano se sta per entrare in una crisi pericolosa. Le nuvole, l'oscurità, la nebbia sono altrettanti nemici della locomozione aerea ed è necessario poterne neutralizzare gli effetti. Il Drexler ha ideato un apparecchio che dà simultaneamente tutte le indicazioni necessarie per la manovra degli aleroni e del timone verticale. È possibile ad esso associare un indicatore della velocità propria della macchina per sorvegliare il funzionamento del timone orizzontale, una bussola, un manometro e un indicatore di stabilità longitudinale.

L'apparecchio fondamentale si fonda sul giroscopio. Una piccola turbina molto ben curata e girante a 20.000 giri al minuto, è disposta dentro l'apparecchio. La turbina è collegata con un indice che si sposta su una scala graduata. È nota la legge fisica che governa il giroscopio; questo quando è in rapida rotazione, reagisce ad ogni tentativo di modificare il suo piano di rotazione, con una deviazione perpendicolare alla rotazione imposta: la reazione in parola agisce sull'indice. Quando l'aeroplano devia dalla sua rotta rettilinea, corrispondente alla rotta prescritta, l'indice svela questa deviazione ed il suo senso. Il giroscopio è un motore trifase asincrono mosso da corrente derivata da una piccola generatrice ad elica sul vento, o collegata col motore.

Un livello disposto al disopra della scala indica se l'aeroplano è in equilibrio laterale o se pende a destra o a sinistra: il livello è costituito da una sfera di acciaio dentro un tubo di vetro ricurvo pieno di liquido ammortizzatore delle escursioni della sfera. Spieghiamo la combinazione di questi due movimenti. I piloti di aeroplano sanno che molti aeroplani, secondo la loro costruzione, non debbono mai essere inclinati nelle curve di quanto corrisponderebbe alla deviazione teorica di un pendolo, sotto l'azione della forza centrifuga e della gravità. Altri aeroplani invece per non scivolare, debbono essere inclinati più fortemente di quanto assegnerebbe detto pendolo. Inoltre vi è un coefficiente soggettivo relativo al pilota. Un dispositivo speciale permette di tener conto nell'istrumento in discorso di tutte queste circostanze e correggere, una volta tanto l'istrumento mediante una vite di richiamo.

A, altimetro; *B*, indicatore di velocità; *C*, livello indicatore dell'equilibrio trasversale; *D*, indicatore di deviazione della rotta.

Lo strumento oltre l'indicazione del giroscopio che svela i cambiamenti di rotta, oltre la livella che svela gli errori di *virage*, porta l'indicatore di velocità, l'altimetro e l'indicatore di pendenza.

Influenza del volo sull'organismo.

Da recenti studi relativi all'influenza del volo sull'organismo sono risultati in riassunto i seguenti fatti:

— la tensione arteriosa varia notevolmente a seconda dello stato di fatica del soggetto e della sua tensione nervosa. In linea di massima si può dire che in ascesa si ha una pressione minima diminuita ed in discesa una pressione minima aumentata: la pressione massima varia notevolmente;

— il freddo aumenta la pressione massima e non fa variare la pressione minima;

— le pulsazioni aumentano di numero in rapporto all'altezza: il polso diviene piccolo e meno percettibile, molle ed ineguale, ma resta regolare;

— nel volo orizzontale il polso varia poco;

— nella discesa si ha una breve fase di accelerazione, poi il polso diminuisce progressivamente di frequenza;

— la respirazione è polipneica e micropneica;

— si osserva iperglobulia e lieve iperglicemia; poco si sa sulla funzione urinaria;

— negli organi dei sensi si hanno alterazioni a carico dell'orecchio, specie in rapporto al funzionamento dei canali semicircolari;

— la capacità visiva aumenta notevolmente dopo qualche periodo di esercizio come pure aumenta la capacità a valutare le distanze.

Dirigibili come sanatori aerei.

Un medico americano ha suggerito di impiegare i grandi dirigibili come sanatori aerei per le malattie di petto.

Gli alloggi dei malati dovrebbero essere sistemati sul corpo del dirigibile in modo da essere esposti al sole durante tutto il giorno.

Date le dimensioni che potrebbero raggiungere i moderni dirigibili, gli alloggi potrebbero essere molto comodi e contenere sala da pranzo, libreria, sala di trattenimento, nonchè una passeggiata per i malati.

Il dirigibile dovrebbe mantenersi ad una altezza tra i 1500 ed i 3000 metri, ed in ogni caso al disopra dello strato delle nubi. La purezza dell'aria a quest'altezza è la massima che si possa ottenere, e neppure in alta montagna sembra possibile raggiungerla.

Igrometro aereo.

Fra gli svariati studi e le molte esperienze che si fanno ovunque per la risoluzione del

volo nella nebbia è interessante accennare al nuovo strumento meteorologico in prova attualmente presso l'Ufficio Meteorologico di Croydon, strumento semplicissimo che serve per misurare con sufficiente esattezza l'altezza della nebbia.

Un palloncino, o più palloncini quando occorra maggior forza ascensionale, solleva un apparecchio basato sul principio di quegli omini che escono da una casettina col bastone o coll'ombrello a seconda che è buon tempo o cattivo tempo.

In questo strumento invece vi è una piccola leva che si mantiene in una data posizione finchè è immersa nell'umidità della nebbia, quando lo strumento ascendendo esce dalla zona della nebbia ed entra nell'aria secca, la leva si tende bruscamente causando uno strappo ad una funicella tenuta in mano dall'operatore.

Non si ha allora che da controllare la lunghezza di filo svolto per avere l'altezza della nebbia.

Navigazione aerea notturna.

Nel 1922 si inizierà in Francia l'istituzione di corse notturne su quelle linee aeree che già da tempo sono in funzione con regolari servizi di trasporto.

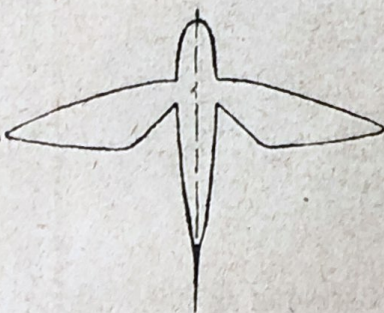
Si stanno ultimando le installazioni dei fari sulla linea Francia-Marocco, per cui si prevede che colla primavera avranno principio i viaggi notturni anche su tale linea. Sta eseguendo le prove un aeroplano bimotore appositamente costruito per i voli notturni. Se le prove avranno buon esito *Le Messageries Aeriennes* adotteranno tale apparecchio istituendo una corsa serale in partenza alle 21 da Parigi ed in arrivo alle 24 a Londra.

Perchè il volo notturno abbia sicurezza di successo occorre eliminare gli atterraggi dovuti a guasto di motore e rendere le rotte perfettamente individuabili anche nelle notti illuni. Al primo inconveniente si può ovviare colla installazione di più motori a bordo; alla seconda necessità si può provvedere in modo sicuro con un'opportuna dislocazione di potenti fari.

I pesci volanti.

Uno studio curioso riportato dalle *Ali d'Italia* è stato fatto dal sig. Dowd sui pesci volanti. È noto che vi sono qualità di pesci che possono uscire dall'acqua e volare per un certo tratto nell'aria, superando anche dei livelli talvolta notevoli (una cascata di acqua ad esempio).

Si hanno al riguardo due caratteristiche qualità di pesci delle famiglie delle *Triglidæ* ed *Exococtide* entrambe munite di una robusta coda a due branche, alcune provviste di due larghe piume che si aprono in forma di ali ed altri di quattro pinne, le anteriori più ampie delle posteriori, e ciò giusta gli schemi delle figure che rappresentano questi due tipi di pesci ad ali aperte nel momento del volo.

Pel primo tipo il Dowd ricorda che si hanno esempi come questi pesci inseguiti dai loro naturali nemici (delfini e pinti) escano violentemente dall'acqua elevandosi sovra ad essa ad una altezza di circa m. 4-5 e percorrendo ad ali distese uno spazio di circa 9 metri. Si hanno anche esempi di voli più lunghi elevandosi il pesce fino a metri 7.5 sopra il livello dell'acqua.

Pel secondo tipo si ha l'uscita dall'acqua nello stesso modo ed un percorso orizzontale che può spingersi fino a 250 metri dopo essere salito ad altezza di metri 6. Ripreso il contatto coll'acqua il pesce può ripetere un nuovo volo.

È stato verificato che le ali non hanno la struttura complessa di quelle degli uccelli, e che non hanno moto di ali battenti, tale non potendo giudicarsi la leggera e rapida vibrazione di cui sono dotate all'inizio del volo. Si è notato anche che queste ali non possono esercitare azione propulsiva se non limitatissima, dato il limitato sviluppo degli organi pettorali cui si attaccano in proporzione a quelle degli uccelli, e per il maggior carico per unità superficiale.

Le esperienze mostrano in definitiva che il propulsore è la coda, la quale produce la spinta sufficiente a salire nell'aria con impulso dato contro il liquido, mentre l'ala è esclusivamente o quasi destinata a compiere il volo librato.

Gli aeroplani impiegati come aeroestintori.

Il gran numero di incendi con enormi danni, che si verificano in tutte le città, nelle campagne, negli opifici, magazzini, fienili e campi di aviazione ha fatto sorgere l'idea di un servizio più rapido nell'opera di spegnimento di quello che non possa fare il corpo dei pompieri.

Ad evitare i pericoli che in genere possono correre i pompieri nell'opera di spegnimento o nella circoscrizione dell'incendio si è pensato di adoperare come mezzo più sicuro l'aeroplano anche per completare l'opera dei pompieri stessi.

Infatti al momento dell'incendio una telefonata al campo di aviazione più vicino, potrebbe far partire immediatamente pel luogo dell'incendio un apparecchio il quale fosse munito di una bombola di vetro contenente gas ignifughi (spostamento 5000 mc. d'aria per ogni 100 litri di gas) dominando di colpo qualsiasi incendio.

È noto a tutti il vantaggio e l'immenso beneficio di questa nuova applicazione dell'aeroplano il quale si può portare rapidamente nelle campagne, sulle colline, nelle montagne ed a qualsiasi distanza ove la mancanza di viabilità e d'acque renderebbe molto difficile se non impossibile l'opera utile dei pompieri.

A tal uopo ricordiamo, che il Municipio di New-York ha rilevato la Società di aeroestintori costituitasi con 300.000 dollari di capitale, subito dopo gli esperimenti eseguiti, dando una buona uscita di 3.000.000 di dollari.

Abbiamo notizia che a Roma si starebbe tentando una iniziativa del genere.

CORNARO MARCO - *Scritture sulla laguna.* - Pubblicazioni di antichi scrittori d'idraulica veneta a cura dell'Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle Acque. - Venezia, Officine grafiche Ferrari, 1919; pag. 200, e 15 tavole.

Fra le istituzioni statali che meglio funzionano e che maggiori meriti si sono sapute rapidamente acquistare è certo il R. Magistrato alle Acque di Venezia, che alle sue moltissime benemerenze nel campo della polizia idraulica e dei pubblici lavori, ne ha voluta ora aggiungere una di diversa natura, iniziando — con l'approvazione dell'Accademia dei Lincei — la pubblicazione di scritti e documenti che illustrino le vicende, gli studî, gli sforzi attraverso i quali si andarono sviluppando e maturando i gravi problemi idraulici connessi alla vita della Laguna.

Il primo volume della serie presenta, a cura del prof. Giuseppe Pavanello, con larghissimo, diligentissimo, acuto commento illustrativo, due « scritture » di Marco Cornaro che, vissuto nel secolo XV, si può considerare il primo scrittore d'idraulica che vanti Venezia. Ma la pubblicazione non ha solo valore storico e documentario bensì anche di viva attualità; poichè, nella sua appassionata denuncia del pericolo di interramento che sovrastava la laguna, il Cornaro poneva e sovente additava la risoluzione di questioni che, aperte allora, dovevano solamente in questi ultimi anni trovar soluzione od anche rimaner ancora insolute. Il procedere oggettivo, sperimentale; la forma bonaria, ingenua, ma pur acuta; il senso di patriottismo che anima ogni sua proposta, fanno sì che gli scritti del Cornaro non interessino solo lo studioso dei problemi di idraulica, ma anche tutti coloro che si occupano della storia di Venezia o che, semplicemente, si dilettano di conoscere vicende e curiosità della vita pubblica nel secolo XV.

NICODEMI G. — *Brescia* (N. 20 della collezione « Il Piccolo Cicerone Moderno »); pagg. 90 e 36 tavole fuori testo. - Ed. Alfieri e Lacroix, Milano.

Il nostro collaboratore D.r Giorgio Nicodemi, direttore dei Musei di Brescia e della Pinacoteca Tosio, ha arricchito l'utilissima collezione del « Cicerone », d'un volumetto che è un vero gioiello ed un bellissimo esempio di come debbano essere curate le guidine artistiche delle nostre città. Sobrietà di esposizione, accuratezza di ricerca, nitidezza e grande originalità nella illustrazione, agile partizione della materia e ricca bibliografia. Insomma il volume risponde al triplice scopo: di farsi leggere, di servir di guida ad un visitatore, di interessare studiosi, amatori e profani alle bellezze d'una città italiana, che possiede gioielli d'arte troppo poco noti.

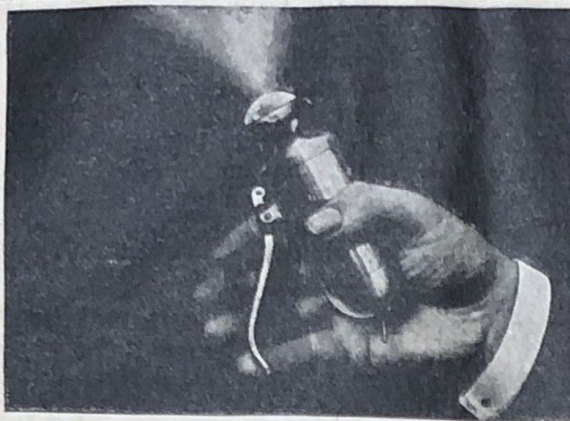
BELLI EMILIA. — *Il Sebino,* versi, con disegni di *Luigi Angelini.* — Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1921, pag. 160.

I versi sono povera cosa e solo alcuni veramente pittorici ed aderenti all'ambiente descritto. Ma la ricerca storico-artistico-folkloristica che li precedette e che appare dalla sagace scelta dei motivi illustrati e dalle note poste in calce al volume è istruttiva ed originale. I disegni poi, che numerosi illustrano l'elegante volume, sono quanto di più delicato si possa immaginare e costituiscono — crediamo — la prima compiuta illustrazione artistica di quel lago d'Iseo così sovente ed a torto dimenticato.

ORSI PAOLO: *Acræ-Palazzolo.* - A cura del comune di Palazzolo Acreide - 1921.

Sono le parole pronunciate nel teatro antico di Acrae dal nostro Capo Console di Siracusa — l'eminente archeologo prof. Paolo Orsi — davanti alla gioventù del Turismo Scolastico Siracusano e la cittadinanza di Palazzolo: illustrano la storia e l'arte dell'antica fortezza siciliana.

GUGLIELMO PICCININI, *Guida di Reggio nell'Emilia,* 1921.

Crediamo che la prova più confortante della bontà del metodo da noi seguito nella compilazione della *Guida d'Italia* stia nel fatto di vederlo ormai imitato, con risultati ottimi, dalle numerose guide locali che si vengono pubblicando. Ecco qui, recentissima, la *Guida di Reggio.* Ci è difficile dirne in breve tutto il bene che ne pensiamo: vi

INDISPENSABILE A TUTTI

Automobilisti, Turisti, Ciclisti, Viaggiatori, Ufficiali di Terra e di Mare, Minatori, Ferrovieri, ecc.

LAMPADE ELETTRICHE

SENZA BATTERIA **SENZA PILA**

Illuminazione PERPETUA ottenuta meccanicamente. Elimina l'acquisto, la manutenzione e gl'inconvenienti degli ACCUMULATORI e delle PILE DI RICAMBIO.

Lampada Tascabile — Lampada da Guardia — Lampada per Bicicletta

ELECTRO AUTOMATE S. A.

á La Chaux-de-Fonds (Suisse) -:- Usines: á Scionzier (Haute-Savoie)

Concessionario per l'ITALIA e COLONIE:

ROBERT ULMANN - Piazzetta Serra, 5-4 - GENOVA (5)

POLTRONA "FRAU"

(MARCA DEPOSITATA)

TORINO

VIA PALAZZO CITTÀ, 6 bis

SAN REMO

UNO DEI PIÙ MODERNI HOTEL DI LUSSO DELLA RIVIERA ITALIANA

Posizione incantevole in pieno mezzogiorno - Parco - Splendida vista sul mare.

150 camere - 50 sale private da bagno - Appartamenti con salotto, Gabinetto da bagno e toilette — EZIO RICCHINI, Gerente.

SAVOY HÔTEL

MARSALA FLORIO

è praticità, ordine, chiarezza, sapiente divisione della materia, rapida esposizione, compiutezza di notizie... tanto che la nostra pedanteria trova appena alcune deficienze, che, rimosse, ne farebbero un modello perfetto. Ameremmo cioè vedervi un cenno storico artistico non sembrandoci sufficienti i dati biografici, d'altronde utilissimi, degli artisti citati (notiamo una inesattezza: Carlo Cignani è di Bologna e non di Forlì) e le piante delle tre chiese principali (Duomo, S. Prospero, Madonna della Ghiara) e del Teatro Comunale. La descrizione succosa e completissima della provincia, che segue a quella della città, è pur essa eccellente e le carte che completano il grazioso volumetto sono nitide e pregevoli.

LEONE CHELLINI — *San Gimignano e dintorni* — A. Dal Re, Modena, 1921.

Forse nessun altro centro italiano, di pari importanza storico-artistica, è così riccamente dotato di guide quanto la turrita città toscana. La guida che abbiamo sott'occhio è la seconda pubblicata in quest'anno e ci pare abbia raggiunto una pienezza e solidità di notizie ed una esposizione rapida ed efficace da non potere ormai desiderare di meglio. Notiamo solo nelle notizie generali, davvero esaurienti, un poco di disordine. I dintorni sono trattati con un'ampiezza quale non si era ancora veduta, ma difettano negli itinerari. Una gustosa novità è data dalle iscrizioni delle campane, raccolte nella fine del volumetto, cui aggiungono pregio una discreta pianta della città e un meno buono schizzo dei dintorni.

SEICENTO E SETTECENTO. *Biblioteca d'arte illustrata diretta da Armando Ferri e Mario Recchi.* - Roma, Vic. S. Nicola da Tol. 23, 1921; ciasc. vol. L. 7,50; abbonam. alla serie.

La mania per il Seicento, che ha seguito un periodo di ingiusta negligenza per quel periodo artistico, non è tramontata: ottima cosa, specie se essa ha per risultato di approfondire studi e conoscenze sugli artisti di quel secolo e del seguente, così degni di attenzione e — assai sovente — di ammirazione. Le monografie che, in bellissima veste, or si vengono mensilmente pubblicando in Roma costituiscono una raccolta pregevolissima sia per il sobrio cenno storico-bio-bibliografico, sia per le accurate riproduzioni dei capolavori dei singoli artisti.

Dieci primi fascicoli abbiamo sott'occhio dovuti a studiosi di provata competenza: *R. Oldenbourg*, Feti; *A. De Rinaldis*, Cavallino; *L. Venturi*, Caravaggio; *H. Voos*, G. M. Crespi; *R. Oldenbourg*, Jan Lys; *A. L. Mayer*, Il Greco; *G. Fiocco*, Strozzi; *O. Grosso*, Decoratori Genovesi; *A. Muñoz*, Borromini, e P. da Cortona; *A. Colasanti*, L. Laurana.

Soci Fondatori del Villaggio Alpino

(quota: L. 100 per una volta tanto)

816. CASTELLINI OVIDIO, Mirandola; 817. BRIGATO GIOVANNI, Boara Pisani; 818. OTTONI GUIDO, Fabriano; 819. COSTANZO COZZANI, Pavia; 820. SIRONI BRUNO, Milano; 821. SIRONI RITA, Milano; 822. GRANATA Ing. ENRICO, Lodi; 823. BARONI E. (2 quote), Torino; 825. LOWZIE WALTER, Roma; 826. MISS M. BAYDS, Sanremo; 827. AROTTA FRANCESCO, Acqui; 828. in memoria di BECK CARLO OSCAR-GIORGETTA MARTY, Napoli; 829. SALVARANI Geom. Cav. ACHILLE, Castelnovo Sotto; 830. BELLINZONO ERCOLE, Como; 831. TOD-MERCER KATHLEEN J., Firenze; 832. CODA FRANCESCO, Biella; 833. BARABINO Ing. CARLO, Genova; 834. TRASI Dott. VINCENZO, Arboro; 835. BESIO Rag. LORENZO (2 quote), Savona; 837. RENZETTI GUIDO, Oneglia; 838. PISANI BOLLERO ELENA, Livorno; 839. in memoria di Cav. GIUSEPPE ALBERTI, Firenze; 840. BISCUOLA Rag. ADOLFO, Padova; 841. COMUZIO G. FLAMINIO, Asmara; 842. BATINI Ing. GUIDO, Ingustosu; 843. MINNITILLA Dott. Cav. SALVATORE TOMASO NATALE, Palermo; 844. SALVETTI RAFFAELE, Colle di Val d'Elsa; 845. ALBERGONI Avv. Cav. GUIDO, Crema; 846. PIGNADELLI PRINCIPE PIETRO, Castelvetrano; 847. BOSSI Cav. QUINTO, Mortara; 848. NASTURZIO TITO, Sampierdarena; 849. BORINA RICCARDO, Padova; 850. CUTRONA Conte GAETANO, Nicosia; 851. BATTAGLIA Pirro, Roma; 852. COLEATTI CARLO, Milano; 853. SOCIETÀ SVIZZERA-ITALIA, Zurigo; 854. ARBUCO' FRANCESCO, Rapallo; 855. BIANCHI CARLO, Como; 856. SCHMIDT ERMANNO, Firenze; 857. PARIANI Col. ALBERTO, Verona; 858. BIRAGHI LOSSETTI GIAN LUCA, Belgirate; 859. in memoria di GIUSEPPA BARTOLINI SALIMBENI, Firenze; 860. AMBROSETTI FRANCESCO, Cernobbio; 861. PONTI Magg. CARLO, Milano; 862. LEDOGA S. A., Garessio; 863. BOSCO ADOLFO, Terni; 864. CELOTTA Cav. Uff. Prof. BORTOLO E., Vado Cadore; 865. COLLIVA Avv. CESARE, Bologna; 866. STERNA FEDERICO, Varallo Sesia; 867. BOSCO FELICE, Terni; 868. SPALLETTI JENNY, Rubiera Emilia; 869. TURATI GIOVANNI, Milano; 870. FAÀ DI BRUNO A., Londra; 871. DALU' ROMEO, Milano; 872. PONCHIROLI ELIGIO, Viadana; 873. in memoria del Ten. ALLEGRI Rag. EDOARDO; 874. in memoria di ANNETTA ARIENTI CARNELLI, Bergamo; 875. GARZONIO STEFANO, Milano; 876. ODDONE ANGELA, Torino; 877. in memoria di ARNEODO Cav. GIACOMO (2 quote), Torino; 879. BALESTRERI DEMETRIO, Torino; 880. TOSCANO ANTONINO, Catania; 881. ALVERÀ Dott. MARIO, Venezia; 882. ROSSI GIOVANNI, Toscolano; 883. in memoria di FAUSTO NORSA, Milano; 884. CHIARI LUIGI, Como; 885. CANTONI Col. Cav. ALFREDO, Bressanone; 886. VITALINI Col. Cav. ENRICO, Bressanone; 887. BADANO BARTOLOMEO, Sassello; 888. PAPARELLI ELVIRA MILIANI, Pioraco; 889. MILIANI ANACLETO, Pioraco; 890. FAVA Geom. VENTURINO, Busseto. *(Continua).*

Nuove iscrizioni e variazioni

nell'elenco dei Soci del T. C. I. dal 15 novembre al 15 dicembre 1921.

(Continuazione di pag. 220)

Soci benemeriti.[1]

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA.

Roma, Zola Guido; Rovato, Frassine G. B.; Rovigo, Busselli Ovidio; S. Maurizio, Livi Tito; Sampierdarena, Berni Ilio, Priotta Attilio; S. Dodero, Gagnor Ermenegildo; S. Felice sul Panaro, Silvestri Carlo; S. Francisco California, Samo Ferdinando; S. Germano Vercellese, Spallanzani Ettore; S. Giorgio in Bosco, Trento Franco; S. Nazzaro dei Burgondi, Ziola Giovanni; Sanremo, Capoduro Pietro; Savignano di Romagna, Copi Ulisse; Savona, Bevilacqua Giuseppe, Minito G. B.; Sesto Imolese, Villa Tommaso; Seveso, Oltolina Francesco; Siracusa, Pirondini Luigi; Somma Lombardo, Gargioni Luigi; Sondrio, Proch Giovanni; Spezia, Lorenzetti Lorenzino; Spilimberto, Manzoni sac. Lodovico; Sulmona, Speranza prof. Alfredo; Sustinente, Mi-

niati Umberto; Teramo, Sciarra dott. Giuseppe; Terni, Belli Luigi; Tione, Alberti Gioachino; Tolentino, Meroni Raffaele; Torino, Mondini Oreste, Preve Giuseppe, Regis Pietro, Saccaggi Carlo, Schiara Ernesto, Sicardi Carlo; Torre Pellice, Jouve Adolfo; Trento, Colombo Rondolfo; Treviso, Sorice cap. Antonio; Trieste, Casiraghi rag. Alessandro, Petracco Emilio, Risegari prof. Menotti, Rocchelli Luigi; Udine, Farina Giuseppe, Nardini Giuseppe, Toniolo Giulio; Venezia, De Biasio Amedeo, De Renzio ing. cav. Giovanni, Lazzaroni Giuseppe, Nanni Pietro, Verrè Torquato; Vercelli, Fizzotti rag. Cesare, Vitale avv. Giuseppe; Verona, Reina rag. Salvatore, Sacchetto Ferruccio; Vicenza, Roveglioło Antonio, Sergardi Celso; Ville di Nozzano, Arano dott. Luigi.

MEDAGLIA DI BRONZO.

Aquila, Persichetti rag. Armando; Atessa, D'Onofrio Guido; Bagni di Lucca, Giovannoni Antonio; Bagni di Montecatini, Micheletti Giuseppe; Bari, Maggio Michele, Muti Giuseppe; Bassano, Poletto Isidoro; Bergamo, Persico ing. Luigi; Bologna, Gessi Arrigo, Sanna Giovanni; Brescia, Greco Oreste; Brindisi, Faggiano prof. Cosimo; Caltanissetta, Sagone dott. prof. Luigi; Casciano Val di Pesa, Frassineti Mario; Castellavano, Zoldan Antonio; Cerveteri, Rosi Vincenzo; Cesena, Birbanti rag. Francesco, Rovalia Marsilio; Cinquecerri, Turri Leonardo; Codigoro, Bisi Luigi; Colico, Pagani G. B.; Collegno, Negro Ampellio; Como, Pirotta Amerigo; Conegliano, Casagrande Carlo, Celotti Vittorio; Correggio, Caliumi Fermo; Crevacuore, Mantegazza Carlo; Crevalcore, Passerini Guido; Cuneo, Ferretti Massimo; Esine, Panighetti Ernesto; Fagagna, Zardini Antonio; Ferrara, Carani Guido; Firenze, Guglielmetti rag. Amedeo, Mometti rag. Emilio; Fossalta di Copparo, Gherardi Carlo; Fossombrone, Fiorelli ing. Domenico; Gallarate, Piazza Carlo; Gallipoli, Mariano avv. Enoc; Genova, Borfiga avv. Lodovico, Ferrari rag. Amedeo, Marignano rag. Vittorio, Scali Felice; Ghiffa, Ferri Vincenzo; Giarre, Cavallaro Paolo; Grosseto, Ponticelli Giuseppe; Guastalla, Copelli Ubaldo; Guiglia, Reggiani Cav. Edoardo; Imola, Bartolotti Pacifico; Ischitella, De Camelis Gaetano; Legnano, Provasi Antonio; Legos, Franchinelli Piero; Livorno, Bianconcini rag. G. B., Leonardi Placido, Papini Dino; Lodi, Manfredi Pietro; Longiano, Tozzi dott. Aldo; Lucca, Juon Enrico; Mantova, Sganzerla Alcide; Melito Porto Salvo, Toschi Gioachino; Milano, Boso Sante, Colombini Cornelio, De Renzio Pietro, Raffo Livio; Minervino di Lecce, Mezzocapo Francesco; Modane Gare, Federici Vittorio; Moglia di Sermide, Berzinni Ermogene; Mongrando, Radice Natale; Monselice, D'Agnolo Ildebrando; Montepulciano, Lorenzini Caucò Guido; Monte S. Angelo, Muscettola Matteo; Montorio ne' Frentani, Vincelli Ettore Andrea; Napoli, D'Agostino Umberto, Girardis cav. Noè, Lauria Donato, Trani mgga. Alberto; Paceco, Asta De Filippi Salvatore; Padova, Magnavacchi ing. Paolo, Recchioni ing. Eugenio; Palermo, Buonocore Fortunato, Castiglioni dott. Carmelo, Tripiciano Giuseppe; Parma, Brighenti rag. Algiso, Cocconi Filippo, Ghironi Pietro; Patrica, Simoni don Icilio; Perugia, Mariotti Bianchi ten. col. G. B.; Pescara, Lami avv. Ferdinando, Marconi Emidio; Pieve Fosciana, Angelini Fulvio, Soldati Gino; Pisa, Bertelli Aurelio, Bogliolo Antonino; Poggio Rusco, Ciacci Gino; Pola, Boncina Umberto; Ponte Chiasso, Bernabini Giovanni; Portici, Gianasso Italo; Portorose, Lion Italo; Porto Said, Alfè Cristoforo G.; Porto Tolle, Pizzoli Attilio; Postumia, Santoro Francesco; Prata Peligna, Spano Nicola; Quadrelle, Acierno prof. Saverio; Recco, Guglielminotti Giovanni; Reggio Emilia, Casolari dott. Armando, Fiacchi Giovanni; Rimini, Orazi Primo; Roma, Cannelo rag. Romano, Levi David, Lo Prete Umberto, Lupi Leonardo, Matarazzo Umberto, Pesso Pietro, Petrucciani Luigi, Piccirillo Alberto, Raffaele ten. Guido, Sponghia Aldo; Rometta Marea, Bernabò rag. Giorgio; Rovato, Vizzardo Luigi; Roveredo in Piano, Redivo Umberto; Rovigo, Chizzolini Nino; Sacco, D'Acampor Beniamino; S. Giacomo d'Ayas, Mogliazzi Tiburso; S. Giovanni Valdarno, Mariotti Renato; S. Miniato, Galleni Mario; S. Pietro in Volta, Di Fede Salvatore; S. Stefano, Giani Speri Bruno; Sassari, Alfieri cap. Sebastiano; Scanno, Paris nob. Dario; Serracapriola, Casalini Gabriele; Ser-

ravalle Sesia, Bertelli Attilio; Sesto Fiorentino, Gigli Roberto; Sesto S. Giovanni, Portniari Giacomo; Sestri Levante, De Scalzi Giovanni; Siracusa, Valvo dott. Gaetano; Sokia, Nebbia Erasmo; Somma Lombardo, Piantanida Ambrogio; Spezia, Bertini Mario, Mazzi Agostino; Spinazzola, Anelli Giulio; Stradella, Fogliazza Arturo; Taranto, Andreani Ignazio; Todi, Rosati prof. cav. Umberto; Torino, Cristina Alberto, Quattrino ing. Luigi, Rubiola Carlo, Sabaz Mario, Silvano Francesco; Trento, Bertotti Mario, Ghezzer rag. Ezio; Trieste, Albrizio geom. Leonardo; Cucchini cav. Erminio, Fragiacomo Ernesto, Ortolani dott. Umberto, Risegari Menotti, Vannoni Antonio; Umbertide, Orfei Aroldo; Urbino, Calderoni Luigi; Venezia, Anesin dott. Arrigo, Canutti Mario, Corte Vittorio, Garbizza Alberto, Gardin Silvio; Verona, Veronesi Isidoro; Viareggio Lucarini Aster; Vicenza, Barilli Augusto, Sergardi Celso; Villaggio S. Agata, Martines Giuseppe; Viterbo, De Nicola Aldo.

(1) A partire dal 1° ottobre 1921 i premi di benemerenza sono stati ripristinati come ante-guerra e cioè:
al Socio presentatore di *una nuova adesione*, viene assegnato, una volta tanto, il distintivo a spilla, in similoro e smalto;
al Socio presentatore di *cinque nuove adesioni*, anche in diverse riprese, viene assegnata, una volta tanto, la medaglia di bronzo;
al Socio presentatore di *dieci nuove adesioni*, la medaglia d'argento, e così di seguito, per quattro volte, per ogni dieci nuovi Soci procurati;
al Socio presentatore di *cinquanta nuove adesioni*, la grande medaglia d'argento, pur lasciando al Socio presentatore le quattro medaglie d'argento già precedentemente assegnate per le quattro prime diecine;
al Socio presentatore di *cento nuove adesioni*, la medaglia d'oro, oltre tutte le medaglie d'argento già assegnate.

Soci annuali optanti pel 1922.

COSENZA 9; Achi 1; Camigliatello 1; Canna 2; Colosimi 4; Cropalati 1; Donnici Inf. 1; Grimaldi 1; Lago 1; Longobucco 1; Luzzi 1; Pomarico 1; Praia d'Aieta 1; Rogliano 1; Rossano Calabro 2; San Fili 2; S. Giacomo di Cerzeto 1; S. Giovanni in Fiore 1; S. Marco Argentano 1; S. Vincenzo la Costa 1; Saracena 1; Spezzano Albanese 1; Terravecchia 1.

CREMONA 34; Acquanegra Cremonese 1; Annicco 2; Barzaniga 2; Casalbellotto 2; Casalbuttano 2; Casalmaggiore 5; Castelleone 1; Castelverde 1; Castelvisconti 1; Crema 20; Cumignano sul Naviglio 2; Gadesco 1; Martignana Po 1; Pandino 1; Pizzighettone 8; Rivolta d'Adda 2; S. Bassano 1; S. Bernardino 1; S. Martino del Lago 1; Seregno 1; Solarolo Rainero 1; Soncino 3; Soresina 18; Vhò 1; Vicobellignano 1.

CUNEO 51; Acceglio 2; Alba 3; Bagnasco 1; Barge 2; Benevagienna 2; Borgo S. Dalmazzo 1; Bra 7; Busca 2; Caraglio 2; Carrù 1; Cavallermaggiore 1; Ceva 1; Cherasco 2; Frassino 2; Govone 3; Lequio-Tanaro 1; Mondovì 2; Mondovì Breo 1; Mondovì Piazza 3; Morozzo 1; Neive 1; Pianfei 1; Piasco 1; Pollenzo 1; Roilante 1; Safront 2; Saliceto 1; Saluzzo 6; S. Dalmazzo 2; Sanfront 1; S. Vittoria d'Alba 1; Savigliano 6; Villafaletto 1; Viola 1.

FERRARA 43; Argenta 2; Berra 1; Campotto 1; Cento 6; Codigoro 20; Cologna Ferrarese 2; Comacchio 1; Consaldolo 1; Lagosanto 1; Mesola 5; Migliarino 1; Ostellato 2; Poggio Renatico 5; Pontelagoscuro 1; Portomaggiore 6; S. Agostino 6; Stellata 1; Voghiera 2.

FIRENZE 247; Agliana 1; Bagno a Ripoli 2; Bandino 1; Borgo S. Lorenzo 3; Brozzi Peretola 1; Calenzano 1; Campi Bisenzio 1; Campo di Zoro 1; Casellina e Torri 1; Castelfiorentino 2; Castelfranco di Sotto 2; Castello 1; Certaldo 1; Cutigliano 4; Dovadola 4; Empoli 8; Fiesole 4; Figline Valdarno 1; Firenzuola 1; Fucecchio 2; Galeata 8; Galluzzo 2; Greve 1; Impruneta 1; Lamporecchio 1; Lastra a Signa 6; Montale 1; Montemurlo 1; Montopoli Valdarno 1; Pietramala 1; Pistoia 26; Piteccio 2; Pontassieve 8; Ponte a Cappiano 1; Ponte a Egola 1; Ponte a Signa 1; Prato 16; Premilcuore 1; Reggello 1; Rocca S. Casciano 1; Romano di Montopoli 1; S. Casciano Val di Pesa 5; S. Croce sull'Arno 4; S. Giusto 1; S. Marcello a Campo di Zoro 1; S. Marcello Pistoiese 1; S. Miniato 2; S. Romano di Montopoli 2; S. Sofia 4; Scandicci 1; Scarperia 1; Sesto Fiorentino 13; Signa 4; Vaiano 1; Verghereto 4; Vernio 2; Vicchio Mugello 2; Vinci 2.

FOGGIA 16; Casalnuovo Monterotaro 1; Celenza Valfortore 1; Cerignola 1; Ischitella 2; Lucera 5; Manfredonia 1; Montesantangelo 10; Ortanova 5; Panni 2; Poggio Imperiale 1; Rodi Garganico 3; Sansevero 1; Serracapriola 3; Torremaggiore 3.

FORLI' 6; Cattolica 1; Cattolica di Romagna 1; Cesena 13; Cesenatico 1; Civitella di Romagna 4; Coriano 1; Forlimpopoli 1; Longiano 1; Meldola 1; Mercato Saraceno 5; Misano 1; Montescudo 4; Mortano 1; Rimini 22; Rivoschio 1; Saludecio 1; S. Arcangelo Romagna 1; S. Mauro Romagna 1; Savignano di Romagna 1; Sogliano al Rubicone 2.

GENOVA 278; Alassio 5; Albenga 5; Altare 4; Arcola 3; Bardinetto 1; Bolzaneto 6; Borghetto S. Spirito 1; Borzoli 4; Cairo Montenotte 3; Camogli 1; Campoligure 4; Cengio 1; Certosa 1; Chiavari 8; Cogoleto 5; Cornigliano Ligure 6; Crocefieschi 1; Dego 1; Fezzano di Portovenere 1; Finalmarina 1; Finale Pia 1; Isola del Cantone 2; Laigueglia 1; Lavagna 2; Lavagnola 1; Le Grazie 1; Levanto 3; Loano 1; Mallare 1; Migliarina a Mare 1; Migliarina a Monte 1; Millesimo 6; Moissana 2; Moneglia 3; Monterosso al Mare 1; Montoggio 2; Nasino 4; Nervi 9; Pegli 4; Piana Crixia 1; Pontedecimo 4; Pra Ligure 2; Pugliola 1; Quarto dei Mille 2; Quiliano 1; Quinto al Mare 2; Rapallo 9; Recco 7; Rivarolo Ligure 9; Ronco Scrivia 1; Sampierdarena 34; S. Bartolomeo 1; S. Giovanni Battista 2; S. Ilario Ligure 1; S. Margherita Ligure 2; S. Martino d'Albaro 1; S. Quiri o Valpolcevera 1; S. Terenzo 2; Sarzana 2; Savona 48; Sestri Levante 4; Sestri Ponente 19; Spezia 60; Tarano Ligure 1; Uscio 3; Vado Ligure 5; Varazze 1; Vernazza 1; Vezzano Ligure 1; Voltri 2; Zoagli 1.

GIRGENTI 4; Aragona Caldare 1; Campobello di Licata 1; Canicattì 5; Castrofilippo 1; Cattolica E. 1; Favara 24; Licata 2; Menfi 2; Naro 1; Palma Montechiaro 1; Porto Empedocle 3; Racalmuto 1; S. Giovanni Gemini 1.

GROSSETO 16; Pescaia 1; Follonica 1; Gavorrano 1; Giuncarico 1; Massa Marittima 9; Montioni 1; Orbetello 3; Pitigliano 1; Roccastrada 1; Sorano 1; Talamone 2.

LECCE 9; Alessano 1; Brindisi 12; Carmiano 1; Ceglie Messapico 4; Galatina 2; Gallipoli 1; Giuliano 1; Grottaglie 3; Guagnano 1; Latiano 3; Leverano 3; Maglie 1; Maruggio 1; Mesagne 1; Minervino 3; Monteroni 3; Morciano 1; Oria 2; Poggiardo 1; San Cesario 1; San Giorgio 1; S. Pietro Vernotico 2; S. Vito dei Normanni 3; Taranto 9; Tricase 1; Veglie 1.

LIVORNO 115; Antignano 2; Ardenza 1; Montenero 1; Portofino Mare 1; Portolongone 2; Rio Marina 2.

LUCCA 29; Acquacalda 2; Bagni di Lucca 2; Bagni di Montecatini 6; Barga 4; Borgo di Buggiano 2; Borgo a Mozzano 2; Buggiano 1; Camaiore 2; Capezzano Pianore 1; Monsummano 6; Pescia 13; Pietrasanta 3; Pieve a Nievole 4; Ponte Buggianese 1; Ponte a Moriano 1; S. Geminiano di Controni 1; S. Lucia 1; Torre del Lago 2; Torricchio 1; Varno 1; Viareggio 10; Villa Basilica 2.

MACERATA 12; Appignano 1; Chiesanova 1; Doropiceno 1; Esantoglia 1; Fiastra 1; Matelica 6; Mogliano 1; Monte S. Giusto 1; Pausula 2; Porto Civitanova 3; Porto Recanati 3; S. Severino Marche 2; Tolentino 2; Treja 4; Urbisaglia 1.

MANTOVA 40; Asola 1; Borgoforte 8; Bozzolo 1; Casalromano 1; Casteldario 1; Castel Goffredo 1; Castiglione Stiviere 1; Cicognaga 3; Commessaggio 1; Gazzoldo Ippoliti 1; Goito 1; Guidozzolo 1; Marcaria 1; Mariana 1; Marmirolo 1; Medola 3; Moglia 2; Moglia di Sermide 4; Ostiglia 3; Pecognaga 2; Poggio Rusco 8; Quingentole 1; Quistello 4; Redondesco 1; Revere 1; Rodigo 11; Roncoferraro 5; Roverbello 2; Salina di Viadana 1; S. Benedetto Po 2; S. Giacomo 2; S. Martino dall'Argine 1; Sermide 5; Sustinente 10; Suzzarra 1; Viadana 2; Villastrada 1.

MASSA CARRARA — Aulla 7; Camporgiano 3; Carrara 15; Castelnuovo Garfagnana 25; Fivizzano 5; Fossola 1; Groppoli 1; Marina di Carrara 3; Massa 12; Monzone 2; Piazza al Serchio 2; Pieve-fosciana 3; Pontremoli 1; Soliera 1.

MESSINA 35; Barcellona P. di G. 4; Capizzi 1; Falcone 2; Gioiosa Marea 2; Gravitelli 1; Guidomandri 1; Letojanni 1; Milazzo 7; Mirto 1; Naso 1; Patti 2; Rometta

Marea 4; S. Angelo di Brolo 1; S. Lorenzitto Patti 1; S. Stefano Camastra 2; S. Stefano Medio 1; E. Teresa Riva 1; Saponara Bauso 1; Venetico 1.
MILANO 20; Abbiategrasso 5; Affori 1; Biassono 1; Brembio 1; Brugherio 1; Bruzzano 1; Bussero 1; Busto Arsizio 7; Cairate 2; Carate Brianza 1; Cardano al Campo 1; Carnate 2; Caronno Milanese 1; Casalpusterlengo 8; Cascina Belvedere 1; Cascina Cigolana 1; Cascina Pizzolano 1; Cascina Terranova 1; Casorate Sempione 1; Cassano Magnago 1; Castano Primo 1; Castellanza 4; Castello sopra Lecco 1; Castiglione d'Adda 2; Cesano Maderno 1; Cislago 1; Codogno 1; Concofallata 1; Concorezzo 1; Crescenzago 2; Cuggiono 2; Cusano Milanino 1; Desio 4; Fagnano Olona 2; Gallarate 10; Garottola 1; Giussano B. 3; Gorgonzola 1; Gorla Minore 1; Gorla Precotto 2; Greco Milanese 5; Induno Olona 1; Lainate 1; Lambrate 3; Legnano 11; Lissone 3; Lodi 17; Magenta 3; Meda 1; Melegnano 1; Melzo 5; Milanino 1; Monza 40; Motta Visconti 1; Muggio 1; Musocco 9; Novate Milanese 3; Orio Litta 1; Paderno Dugnano 1; Paullo Lodigiano 1; Renate Brianza 1; Rhò 8; Rivolta d'Adda 1; Samarate 1; S. Fiorano presso Codogno 1; S. Macario 1; S. Angelo Lodigiano 1; S. Rocco al Porto 1; Saronno 8; Senna Lodigiana 2; Seregno 7; Sesto Calende 1; Sesto S. Giovanni 11; Settala 1; Somaglia 1; Somma Lombardo 22; Trenno 2; Tribiano 1; Triuggio 1; Trucazzano 1; Vaprio d'Adda 3; Varedo 1; Vergiate 2; Vermezzo 1; Vernate 1; Vigentino 2; Vimercate 2.
MODENA 34; Barigazzo 1; Carpi 8; Casinalbo 1; Castelvetro 1; Cavezzo 2; Concordia 2; Fanano 1; Finale Emilia 9; Formigine 2; Frassinoro 3; Guiglia 5; Levizzano 1; Maranello 5; Mirandola 2; Montecenere 2; Montese 1; Novi di Modena 5; Pavullo 4; Pievepelago 1; Polinago 1; Ponte Motta 1; S. Felice sul Panaro 11; S. Prospero 1; S. Vito 1; S. Caterina 1; Spilamberto 9; Vignola 3.
NAPOLI 174; Afragola 2; Agerola 1; Anacapri 6; Anzate 1; Baia 2; Boscoreale 1; Capo Posillipo 1; Capri 2; Castellammare di Stabia 6; Doccio Sesia 1; Forio d'Ischia 1; Granarolo 1; Lacco Ameno 1; Piano di Sorrento 1; Pomigliano d'Arco 1; Ponzone Fila 1; Portici 5; Posillipo 1; Pozzuoli 9; Procida 1; Resina 1; S. Giovanni a Teduccio 1; S. Agnello 1; S. Antimo 2; Sorrento 1; Torre Annunziata 5.
NOVARA 28; Arona 1; Bacino Ossola 1; Bannio 1; Baveno 1; Biandrate 1; Biella 13; Biella Piazzo 2; Borgo d'Ale 2; Borgosesia 2; Borgo Vercelli 3; Buronzo 1; Cameri 5; Candelo 2; Cannero 2; Cannobio 1; Caresana 1; Caresanablot 1; Castelletto Ticino 1; Cireggio 1; Coggiola 2; Colla di Nebro 1; Cossato 2; Cranna Gattugno 1; Craveggia 1; Croce Mosso 2; Crusinallo 4; Cursola 1; Desana 1; Domodossola 7; Donato Americano 1; Fondo Toce 1; Galliate 3; Gattinara 1; Ghemme 1; Ghiffa 3; Gravellona Toce 1; Intra 2; Iselle 1; Lenta Vercellese 1; Lesa 3; Lessona 2; Lignana 2; Livorno Vercellese 1; Maggiora 1; Mergozzo 1; Mezzana 4; Mongrando Montresinaro 1; Mosso Santa Maria 1; Mozzio 1; Nebbiuno 1; Occhieppo Inferiore 2; Omegna 13; Pallanza 4; Pettinengo 1; Piancerì 2; Piedicavallo 1; Ponzone 5; Portula 1; Quarnasopra 7; Re 1; Roasio 1; Roccapietra 1; Romagnano Sesia 4; Ronsecco 1; Saluggia 2; S. Germano Vercellese 3; S. Maria Maggiore 2; Santhià 4; Soriso 1; Sostegno 1; Stresa 2; Tollegno 1; Trecate 15; Trino Vercellese 1; Trivero 1; Tronzano Vercellese 3; Vallemosso 1; Varallo Sesia 4; Varzo 1; Vercelli 61; Vigliano Biellese 1.
PADOVA 86; Bagnoli di Sopra 5; Barbona 1; Battaglia 1; Carmignano di Brenta 1; Cittadella 23; Este 5; Galliera Veneta 2; Mestrino 2; Monselice 2; Montagnana 1; Piove di Sacco 4; Ponte di Brenta 1; Pontelongo 3; Ponte Vigodarzere 1; Stanghella 3; Terranegra 1.
PALERMO 190; Alia 2; Caccamo 1; Campofelice di Roccella 1; Castelbuono 1; Castel S. Giovanni 1; Castronovo 1; Cefalù 24; Collesano 1; Lascari 1; Lercara 2; Marineo 2; Polizzi Generosa 2; Ponte dell'Oglio 1; Roccapalumba 1; Termini 1; Terrasini 1; Trabia 2; Vicari 1; Villabate 2.
PARMA 45; Albareto 2; Borgotaro 2; Boschi di Bardone 1; Busseto 1; Colorno 1; Cornocchio 1; Felino

2; Fontevivo 1; Lagrimone 1; Lesignano Bagni 1; Lesignano Palmia 1; Medesana 8; Neviano Arduini 1; Noceto 1; Paroletta di Fontanellato 1; Rusino 1; Sala Baganza 1; Salsomaggiore 4; San Lazzaro Parmense 3; S. Quirico di Borgotaro 2; S. Secondo Parmense 1; Soragna 1; Torrechiara 1; Traversetolo 1; Varsi 2.

PAVIA 16; Bobbio 1; Borgo S. Siro 4; Broni 5; Candia 1; Canneto Pavese 1; Casei Gerola 1; Casorate Primo 4; Casteggio 1; Cervesina 1; Chignolo Po 4; Costa Montefedele di Montù Beccaria 1; Gambolo 1; Gropello Cairoli 1; Landriano 1; Medaglia 1; Mede 1; Melghero 1; Mezzana Bigli 1; Montebello 1; Montescano-Stradella 1; Montesegale 1; Montù Beccaria 2; Mortara 3; Pairana 1; Pieve Porto Morone 1; Rivanazzano 3; Sairano 1; S. Martino Sicc. 1; Sannazzaro 4; Stradella 3; Torrevecchia Pavia 1; Tramello 1; Valle Lomellina 10; Vigevano 3; Villanova d'Ardenghi 1; Villanova di Ardughi 1; Voghera 3.

PERUGIA 33; Alviano 2; Assisi 7; Belfiore di Foligno 1; Castelnuovo Farfa 1; Castiglione del Lago 2; Castiglione sul Trasimeno 1; Cenerente 1; Città di Castello 2; Collazzone 2; Ficulle 1; Foligno 33; Guado Tadino 5; Macchie 1; Magliano Sabina 1; Monteleone di Spoleto 1; Narni 1; Orvieto 8; Papigno 1; Poggio Mirteto 3; Poggio Moiano 1; Poggio S. Lorenzo 1; Ponte Felcino 1; Pozzuolo 2; Rieti 7; Rivodutri 1; S. Fortunato della Collina 1; Spina 2; Spoleto 9; Tavernelle-Panicale 1; Terni 7; Todi 4; Torgiano 1; Umbertide 6; Villa Strada 1.

PESARO 14; Acqualagna 1; Belforte Isauro 1; Bellisio Solfare 1; Colbordolo 1; Fano 5; Fermignano 1; Fossombrone 2; Macerata Feltria 1; Mercatino Conca 1; Orciano 2; Pennabilli 6; Pergola 1; Piandimeleto 1; Saltara 1; S. Leo 1; S. Pietro Calibano 1; S. Angelo in Vado 1; Urbania 1; Urbino 4.

PIACENZA 51; Borgonovo 1; Castelsangiovanni 11; Fiorenzuola di Arda 1; Fossadello 2; Lugagnano d'Arda 1; Monticelli d'Ongina 1; Nibbiano 1; Perino 1; Pianello 1; Ponte dell'Olio 6; Rivergaro 1; S. Lazzaro Alberoni 1; S. Polo 1; Trebbienze 1; Villanova d'Arda 1.

PISA 73; Agnano Pisano 1; Arena Pisana 1; Bagni S. Giuliano 3; Bientina 1; Calcinaia 1; Cascina 35; Cascina Marciana 2; Cascine di Buti 1; Casino di Terra 1; Castagneto Carducci 1; Castiglioncello 1; Cecina 6; Colle Salvetti 1; Cucigliana 1; Fornacette 1; Lari 2; Molina di Quosa 2; Monte Cerboli 1; Navacchio 1; Piombino 8; Pisino 1; Pomarance 2; Pontedera 7; Portovecchio di Piombino 1; Riglione 1; Rosignano M. 2; Saline di Volterra 6; S. Frediano a Settimo 3; S. Giovanni alla Vena 1; S. Pietro a Grado 2; Suvereto 1; Vicopisano 1.

PORTO MURIZIO 7; Airole Ventimiglia 2; Bordighera 3; Camporosso 1; Castelvecchio 1; Coldirodi 1; Diano Marina 6; Dolceacqua 1; Grimaldi Ventimiglia 1; Molini di Triora 2; Olivetta S. Michele 2; Oneglia 13; Piani Borghetto 2; Piani di Vallecrosia 1; Pieve di Teco 1; Pigna 1; Ranzo 1; S. Remo 9; Torre 1; Ventimiglia 5.

POTENZA 1; Acerenza 8; Castelluccio Inferiore 1; Craco 1; Irsina 1; Lagonegro 1; Lauria Superiore 1; Metaponto 1; Montescoglioso 1; Pietragalla 3; Pisticci 1; Pomarico 1; Roccanova 1; S. Chirico Raparo 1; Venosa 1.

RAVENNA 21; Alfonsine 2; Bagnacavallo 2; Brisighella 2; Campiano 1; Castelbolognese 2; Cervia 5; Cotignola 1; Faenza 32; Fognano 1; Fusignano 1; Lugo 20; Massalombarda 1; Piangipane 1; Riolo Bagni 1; Russi 4; S. Pancrazio di Russi 1.

REGGIO CALABRIA 13; Bagnara Calabra 1; Brancaleone 3; Casignana 1; Catona 1; Caulonia 3; Cittanova 1; Galatro 1; Gallico 2; Gerace Marina 30; Gerace Superiore 3; Gioiosa Jonica 3; Grotteria 4; Palmi 16; Pazzano 8; Polistena 2; Roccella Jonica 1; S. Giovanni di Gerace 2; Siderno 5; Varapodio 2.

REGGIO EMILIA 51; Cadelbosco di Sopra 1; Campagnola E. 3; Castellarano 1; Castelnuovo Monti 1; Cinquecerri 4; Correggio 4; Fabbrico 4; Guastalla 7; Luzzara Emilia 2; Marina di Gioisa Jonica 1; Novellara 1; Poviglio 1; Reggiolo 1; Rivalta 1; Rolo 1; S. Cassiano 2; S. Martino in Rio 2; Scandiano 7; Vezzano sul Crostolo 1; Villaminozzo 1.

ROMA 615; Albano Laziale 1; Amaseno 1; Anagni 21; Anzio 1; Bracciano 2; Caprarola 1; Carpineto Romano 1; Castelmadama 2; Ceccano 1; Ceprano 1; Cerveteri 6; Civitavecchia 7; Cori 2; Corneto Tarquinia 1; Faleria 1; Ferentino 1; Formello 1; Frascati 4; Frosinone 3; Genazzano 14; Grottaferrata 2; Grotte di Castro 4; Lunghezza 1; Marino 1; Monte Celio 2; Montefiascone 3; Monte Porzio Catone 1; Nerola 1; Oriolo Romano 1; Orte 2; Orte Scalo 4; Patrica 2; Piansano 1; Piglio 2; Porta Furba 2; Porto d'Anzio 1; Ronciglione 8; Salone 1; Sancesareo 1; Segni 5; Semaforo Monte Circello 1; Sezze Romano 1; Soriano nel Cimino 1; Subiaco 1; Tivoli 4; Torrice 2; Torrita Tiberina 1; Tuscania 1; Valmontone 1; Velletri 1; Viterbo 30.

ROVIGO 10; Adria 9; Baruchella 1; Calto 1; Castelguglielmo 1; Cavanella Po 7; Ceneselli 2; Donada 2; Donzella 1; Ficarolo 1; Giacciano con Baruchella 1; Grignano Pol. 2; Lendinara 3; Loreo 10; Massasuperiore 1; Occhiobello 1; Porto Tolle 3; S. Apollinare 1; Villanova Marchesana 2; Trecanta 2; Villa d'Adige 1.

SALERNO 29; Agropoli 1; Angri 1; Capaccio 1; Castelnuovo Vallo 6; Cava dei Tirreni 7; Codola Scalo 1; Eredito 2; Gioi Cilento 1; Laureano Cilento 1; Laurino 1; Maiori 2; Minori 1; Montecorvino Rovella 1; Montesano 1; Nocera Inferiore 20; Pagani 2; Persano 2; Sacco 4; Sala Consilina 3; Salento 1; Sarno 4; Scafati 1; Sicignano 1; Teggiano 1; Torchiara 1; Vallo della Lucania 1.

SASSARI 12; Alghero 2; Berchidda 1; Bitti 3; Bulbei 1; Dorgali 6; Ittiri 1; Laerru 1; La Maddalena 9; Alzai 1; Ozieri 4; Porto Torres 2; Tempio 2; Tempio Pausania 1; Terranova 1; Thiesi 3; Tissi 2; Villanova Monteleone 3.

SIENA 16; Acquaviva 1; Buonconvento 1; Chiusi 1; Colle Val d'Elsa 2; Montalcino 3; Montepulciano 7; Pienza 1; Pieve di Sinalunga 1; Poggibonsi 5; Radda in Chianti 1; Sinalunga 3; Vaiano di Montepulciano 1.

SIRACUSA 7; Augusta 1; Avola 2; Biscari 1; Carlentini 1; Cassaro 1; Comiso 1; Francoforte 1; Giarratana 1; Modica 4; Noto 4; Ragusa 5; Solarino 3; Spaccaforno 1; Vittoria 11.

SONDRIO 63; Aprica 1; Bormio 2; Caspoggio 1; Castione A. 1; Chiavenna 9; Chiesa 2; Chiuro 1; Cino 1; Fusine 1; Grosio 5; Grossotto 1; Madonna di Tirano 6; Mello 1; Morbegno 8; Novate Mezzola 1; Pendalasco 1; Piateda 1; Ravoledo 1; Sondalo 1; Talamona 1; Tirano 7; Torre S. Maria 1; Tresenda 2; Valdisotto 1.

TERAMO 5; Alanno 5; Castellammare Adriatico 3; Castelli 1; Cellino Attanasio 1; Colonnella 2; Giulianova 1; Loreto Aprutino 1; Montepagano 1; Nocciano 1; Notaresco 1; Penne 1; Ripattoni 1; Rosburgo 8; Spoltore 1; Torre dei Passeri 1.

TORINO 346; Alpignano 1; Aosta 6; Avigliana 1; Avas 6; Bardonecchia 4; Beaulard 1; Borgiallo Canavese 1; Bruzolo di Susa 1; Bussoleno 9; Bussoleno di Susa 2; Buttigliera Alta 1; Caravino 1; Carema 1; Carignano 3; Carmagnola 3; Châtillon 1; Chiomonte 1; Chivasso 5; Ciriè 1; Cogne 1; Collegno 1; Condove 5; Cuorgnè 2; Desertes 1; Feletto 1; Gressan 1; Gressoney la Trinitè 1; Hône Bard 1; Ivrea 14; Luserna S. Giovanni 1; Mattiè di Susa 2; Millaures 1; Moncalieri 1; Moncenisio 1; Montanaro 1; Oulx 2; Pancalieri 4; Parella 1; Perosa Argentina 4; Pianezza 1; Pinerolo 8; Pont S. Martin 1; Quagliuzzo 1; Quart 1; Quincinetto 2; Riva presso Chieri 1; Rivarolo Canavese 2; Rivoli 3; S. Germano Chisone 1; Saint Marcel 2; S. Maurizio Canavese 1; Torre Pellice 7; Trofarello 1; Valgrisanche 1; Valtournanche 2; Verres 1; Villafranca Piemontese 2; Villar Perosa 1; Volpiano Canavese 1.

TRAPANI 19; Alcamo 10; Calatafimi 1; Campobello 2; Castelvetrano 1; Gibellina 1; Marsala 4; Mazzara del Vallo 1; Monte S. Giuliano 1; Pantelleria 5; Paparella 1; Santa Ninfa 1.

TREVISO 55; Caronera 3; Castelfranco Veneto 2; Conegliano Veneto 37; Cornuda 2; Mogliano Veneto 1; Montebelluna 1; Motta di Livenza 1; Nervesa 3; Oderzo 1; Ponte di Piave 1; Preganziol 2; S. Bona 1; Santa Lucia di Piave 1; Spresiano 1; Susegana 2; Valdobbiadene 3; Vazzola 1; Vedelago 2; Vittorio Veneto 4.

UDINE 68; Amaro 1; Ampezzo 1; Aviano 1; Buttrio 1; Caneva di Sacile 1; Cecchini di Pordenone 1; Cividale 6; Codroipo 7; Coseano 1; Cussignacco 1; Fagagna 3; Forni Avoltri 1; Forni di Sopra 14; Fiume Veneto 1; Fontanafredda 1; Gemona 2; Irto e Casso 1; Latisana 1; Maiano 1; Maniago 4; Manzano 1; Marano Lagunare 1; Nimis 1; Oseacco di Resia 1; Osoppo 1; Ovaro 2; Palmanova 10; Paluzza 2; Pontebba 6; Pordenone 7; Pozzecco di Bertiolo 1; Prata di Pordenone 1; Prato Carnico 1; Ragogna 1; Rivignano 2; Rivolto 1; Roveredo in Piano 5; Sacile 2; S. Daniele del Friuli 4; S. Giorgio di Nogaro 2; S. Quirino 3; S. Vito al Tagliamento 3; Spilimbergo 1; Steppo-Bertiolo 1; Talmasson 1;

Tarcento 1; Tolmezzo 10; Torsa di Poceania 1; Trasaghis 1; Valvasone 1; Verzegnis 1; Visinale di Pordenone 2; Visco Palmanova 2.

VENEZIA 197; Alberoni L. 1; Alberoni D. C. 1; Bojon 1; Caorle 3; Carpenedo di Mestre 2; Cavarzere 17; Ceggia 1; Chioggia 12; Cona 2; Fossalta di Piave 2; Grisolera 2; Magliano Sabino 1; Martellago 1; Mestre 19; Mira 1; Mirano 5; Mira-Taglio 1; Murano 3; Noale 1; Pellestrina 1; Portogruaro 5; S. Donà di Piave 5; S. Michele al Tagliamento 3; S. Pietro in Volta 2; S. Stino Livenza 1; Stra 1.

VENEZIA GIULIA — Abbazia 2; Aiello 2; Aquileia 1; Bisterza 1; Boiano 2; Borgnano 1; Boriana 1; Brioni 5; Caccia Vas 4; Capodistria 1; Carnizza 1; Cherso 1; Chiampore 1; Cittanova 3; Cormons 4; Dignano 2; Fasana 5; Fiumicello 6; Gorizia 42; Gradisca d'Isonzo 12; Isola 5; Lucinico 1; Lussinpiccolo 2; Mariano 2; Mattuglie 3; Medea 1; Monfalcone 6; Muggia 13; Nabresina 2; Parenzo 5; Pinguente 5; Pirano 5; Pisino 1; Pola 18; Ponte Arche 2; Pontefella 3; Portorose 2; Postumia 10; Redipuglia 1; Rovigno 1; Sagrado d'Isonzo 1; S. Pietro del Carso 1; Sicciole 1; Studeno 1; Tarvisio 2; Tolmino 4; Trieste 221; Ugue 1; Villelunga 2; Villa Vicentina 6; Vines 1.

VENEZIA TRIDENTINA — Ala 4; Arco 1; Avio 1; Blumau 4; Bolzano 31; Bressanone 16; Calavino 1; Cles 4; Cortina d'Ampezzo 12; Creto 1; Fiera di Primiero 1; Fisto 1; Fortezza 1; Fucine 1; Glorenza 5; Laas 1; Lavis 1; Ledro 1; Legos 1; Levico 6; Livinallongo 1; Malè 1; Mals 1; Marnate 1; Merano 11; Mezocorona 1; Mezolombardo 1; Mezzolago 2; Molina di Ledro 3; Nals 1; Prato di Val Venosta 1; Predazzo 3; Premione 1; Rezia 1; Riva 1; Rovereto 10; Scurelle 1; Silandro 2; Spiazzo 1; Strigno 1; Taufers in Münstertal 1; Telve 1; Tione 1; Trento 60; Vipiteno 1.

VERONA 85; Bardolino 3; Bosco Chiesanuova 2; Caprino Veronese 1; Caselle di Sommacampagna 2; Castagnaro 1; Corezzo 1; Domegliara di Verona 1; Garda 1; Legnago 7; Peri 4; Pescantina 1; Peschiera 1; Pesina 2; S. Michele Extra 1; S. Pietro di Legnago 2; Terrazzo 1; Villabartolomea 3; Villafranca 2; Villanova di Sambonifacio 1.

VICENZA 62; Altavilla 1; Arzignano 1; Asiago 7; Bassano Veneto 16, Bolzano Vicentino 1; Breganze 2; Cismon 3; Cogollo 1; Cornedo 1; Creazzo 1; Enego 3; Fontanelle 2; Longara 1; Lusiana 2; Malo 1; Marano Vicentino 2; Marostica 1; Montebello Vicentino 4; Montegalda 1; Monteviale 1; Mussolente 1; Novale 1; Piovene Rocchette 3; Recoaro 1; Roana 2; Rocchette 1; Rossano Veneto 4; Sandrigo 1; S. Vito di Schio 1; Schiavon 1; Schio 1; Solagna 2; Thiene 5; Valdagno 2; Valstagna 1; Velo d'Astico 1.

FIUME 10.

DALMAZIA 10.

REPUBBLICA DI S. MARINO 6.

Statistica dei Soci al 31 Gennaio 1922

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1921 . . .	N. 136.795	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 Dicembre 1922	„ 10.000	
	N. 126.795	
Nuovi Soci pel 1922 inscritti a tutto 31 gennaio 1922 .	„ 20.203	
Totale Soci annuali		N. 146,998
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1921	N. 25.603	
Idem al 31 Gennaio 1922	„ 489	
		„ 26.092
Totale Soci al 31 gennaio 1922		N. 173.090

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Casa Editrice « VOX » - Bologna.

ustavo Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1,80